

## **CAMPEONATO DE ASTURIAS DE RALLYES**

### **REGLAMENTO DEPORTIVO**

#### **Artículo 1. ORGANIZACIÓN**

1.1 La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias establece para el presente año:

*El Campeonato de Rallyes para Pilotos y Copilotos*  
*El Campeonato de Rallyes para Equipos*  
*El Campeonato de Rallyes para Marcas*  
*El Trofeo de Rallyes para Pilotos y Copilotos en los grupos*  
*N, A, R, SN, SA, HN, HA X, XT, GT*

1.2 Serán de aplicación por orden de prelación las siguientes normativas:

- a) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.
- b) El presente Reglamento Deportivo
- c) El Reglamento Particular de cada prueba puntuable.

#### **Artículo 2. PARTICIPANTES ADMITIDOS**

Tanto los Concursantes, como Conductores y Copilotos serán admitidos, según las especificaciones descritas en los Artículos 2 y 16 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

#### **Artículo 3. VEHICULOS ADMITIDOS**

3.1 Serán admitidos los vehículos que para rallyes se especifican en el Anexo 1

##### **3.2 Neumáticos:**

3.2.1. Los neumáticos a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación F.I.A. para rallyes, estando expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”. Se permiten la utilización de dos ruedas de repuesto

3.2.2. El tallado de los neumáticos esta autorizado exclusivamente en los Parques de Asistencia.

3.2.3 Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los Parques de Asistencia. Fuera de los mismos, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo.

3.2.4 En las Copas monomarca o Trofeos el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos particulares de los mismos

3.2.5 Si en el Control Horario precedente a la salida de un Tramo Cronometrado, un Comisario observase que el tallado de algún neumático de los montados en el vehículo tiene una profundidad menor de 1,6 mm.. el piloto y/o el copiloto deberá reemplazarlo por el neumático de recambio transportado a bordo del propio vehículo.

3.2.6 Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los Oficiales del Rallye, entrañará una penalización.

#### **Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES**

Serán las que figuren en el Calendario Oficial en la especialidad de Rallyes

#### **Artículo 5. DEFINICIONES**

##### 5.1. Rallye de primera categoría (prueba deportiva)

Prueba en carretera a velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal.

El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.

##### 5.2. Etapa

Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

Para las etapas de una duración inferior a las 6 horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de 6 horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de 6 horas.

##### 5.3. Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

##### 5.4. Sector de enlace

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados "sectores de enlace".

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la FAPA.

Si se atraviesan núcleos urbanos deberá tenerse en cuenta esta circunstancia a la hora de establecer la media. (Artículo 6.11)

##### 5.5. Sección

Todas las partes de un rallye comprendidas entre :

- a) la salida y el primer reagrupamiento.
- b) dos reagrupamientos sucesivos.
- c) el último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

##### 5.6. Reagrupamiento

Parada prevista por un Organizador en régimen de parque cerrado, con un C.H. a la entrada y otro a la salida, con el objeto de –por una parte– seguir el programa del rallye, y –por otra– permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un reagrupamiento no podrá superar los 90 minutos.

##### 5.7. Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier razón.

##### 5.8. Parque cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este Reglamento o en el Reglamento Particular de la prueba.

### 5.9. Complemento

Comunicación oficial, realizada por escrito, que forma parte integrante del Reglamento Particular del rallye, destinada a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados y numerados y publicados en hojas de color amarillo. Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

Los complementos serán publicados por:

a) Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la FAPA salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario o al programa de reconocimientos.

b) Por los Comisarios Deportivos de la prueba durante el desarrollo de la competición, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

### 5.10. Carnét de control

Carnét destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los controles previstos en el itinerario.

### 5.11. Concursante

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante expedida por la R.F.E. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

### 5.12. Equipo

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. A la primera se le designa como piloto y a la segunda como copiloto. Ambos deberán poseer la licencia correspondiente expedida por la R.F.E. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando éste último no esté a bordo del vehículo.

## **Artículo 6. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS**

6.1 No se autorizan los tramos de tierra.

6.2 La duración máxima de las pruebas puntuables será de 24 horas desde la salida a la llegada del primer vehículo.

6.3 Los rallyes se celebrarán en sábado (excepto autorización expresa de la FAPA. y por causas de fuerza mayor debidamente acreditada). En el caso de que el organizador solicitara la celebración de la prueba en 2 días, deberá adjuntar, además, una propuesta de horarios para su estudio y aprobación –si procede.

6.4 Podrán no ser autorizados rallyes en los que, la mayor parte de su horario de celebración de tramos cronometrados sea nocturno

6.5 Para rallyes puntuables el recorrido total máximo autorizado será de 450 Km.

6.6 Los tramos cronometrados serán como mínimo dos diferentes, con una longitud mínima cada uno de 6 km. y máxima de 35 km.

6.6.1 Un Organizador podrá establecer un tramo espectáculo no cronometrado en el inicio de la prueba con una distancia máxima de recorrido de 2km

6.7 El número máximo de pasadas por tramo cronometrado será de 3 no permitiéndose invertir el sentido de los tramos cronometrados en las tres pasadas.

6.8 La distancia mínima total a recorrer en tramos cronometrados será de 60 Km. y la máxima de 200 km.

6.9 Las especificaciones mencionadas en los apartados anteriores, podrían ser alteradas por causas logísticas, de horarios o de adaptación de recorridos, previo estudio y autorización de la FAPA

6.10 La media máxima de velocidad en un tramo no podrá ser superior a los 100 km /h tomando este dato de acuerdo a los tiempos que por razón de repetición de ese tramo en años anteriores se haya superado esa media. En ese caso se podrá variar la composición del mismo. Así mismo a la hora de la elaboración del Itinerario-Horario, se tendrá en cuenta, evitar en lo posible el mantener cerradas las carreteras durante periodos de tiempo excesivamente largos

6.11 En los tramos de enlace los tiempos a invertir irán acorde con las características de las vías por las que los participantes han de circular permitiendo en todo momento el cumplimiento de las normas de circulación vigentes

6.12 El mapa del recorrido deberá estar publicado con una antelación mínima de 45 días a la celebración de la prueba, estando a disposición de los participantes desde la fecha indicada.

6.13 EL LIBRO DE RUTA (RoadBook) será conforme al modelo estándar recogido en el Anexo 12 .Todos los equipos recibirán un ejemplar que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.

No seguir el itinerario establecido en el mismo podrá entrañar una penalización al final de la Etapa.

6.14 El CARNET DE CONTROL deberá ser conforme al modelo recogido en el Anexo 10

6.14.1. Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01 – 24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

6.14.2 En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos.

6.15 PARQUE DE ASISTENCIA El organizador preverá una zona que deberá estar situada en recintos asfaltados, lo suficientemente amplios para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. La circulación de los vehículos participantes se deberá prever en carriles de un solo sentido, en los que se recomienda que esté controlado el paso del público.

6.15.1 Este emplazamiento deberá de ser único para todo el desarrollo del rallye.

6.15.1.1 Tendrán una duración mínima de 30 min. Tan solo en pruebas de carácter nacional o internacional que además sean puntuables para el certamen regional, podrá variarse este requisito con el objeto de adaptarse a las propias normativas de esos certámenes.

6.15.2 Deberán ser indicados en el itinerario horario del rallye con un C.H. de entrada y otro C.H. de salida (las distancias de 25 m. en la señalización de controles del Anexo 11 quedan reducidas a 5 m. como mínimo).

6.15.3 Si el Organizador prevé un Reagrupamiento y un Parque de Asistencia seguidos, el orden deberá ser:

- 1º el Reagrupamiento
- 2º el Parque de Asistencia

6.15.4 A criterio del Organizador, se podrán unificar el Parque de Asistencia y el Reagrupamiento de la siguiente forma:

a) El tiempo total unificado de Reagrupamiento + Parque de Asistencia podrá variar de un equipo a otro, y nunca será inferior a los 20 min. obligatorios de asistencia

b) Solo habrá un control de entrada y un control de salida unificado (Reagrupamiento y Parque de Asistencia) que funcionará con el protocolo de Reagrupamiento.

6.15.5 Los Parques de Asistencia, deberán establecerse de acuerdo con los siguientes criterios:

	Mínimo	Máximo
Nº de Tramos Cronometrados	1	3

6.15.6 En los Parques de Asistencia deberá haber sistemas de extinción adecuados.

6.15.7. Se deberán prever en lo posible servicios con WC. y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.

6.15.8 Solo dos Vehículos de Asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada Parque de Asistencia. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" (de 28x15 cm.) entregadas por el Organizador y colocadas en sitio visible.

6.15.9 Las dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un Concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el Organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

6.15.10 Los vehículos autorizados a circular por el recinto del Parque de Asistencia, no podrán rebasar los 30 km/h.

**6.16 GRUAS.** El Organizador deberá de prever en cada tramo las grúas necesarias para el remolcaje de los vehículos averiados hasta la línea de meta o de salida según convenga así mismo contará con un camion-grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera. Estos servicios de traslado efectuados hasta la salida o la llegada de tramo no supondrán coste económico para los participantes

## **Artículo 7. RECONOCIMIENTOS**

7.1 Los reconocimientos previos a la celebración de la prueba, serán legalmente de exclusiva responsabilidad de los ocupantes del vehículo.

7.2. Durante el desarrollo de los reconocimientos los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de tráfico vigentes. Toda infracción constatada dará lugar a las sanciones correspondientes.

7.3. El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa.

## **Artículo 8. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS.**

Además de las contempladas en otros artículos del presente Reglamento, por su importancia se destaca en este artículo la siguiente normativa:

8.1 El abandono de un miembro del equipo esta prohibido.

8.2 Esta prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).

8.3 El nombre del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo. Las letras con el nombre del piloto y copiloto deben ser blancas, de 6 cm. de altura y en MAYUSCULAS. Para esta disposición se admite así mismo lo especificado en el Reglamento del Campeonato de España de rallyes en vigor.

8.3.1 En caso de rotura del cristal, la multa por falta de los nombres del equipo no será aplicada.

8.4 Los equipos deberán presentar su equipamiento de ropa ignifuga y cascos antes de la salida de la prueba y a requerimiento de los oficiales correspondientes.

8.5 La asistencia al briefing (si es convocado por el organizador) será obligatoria para al menos uno de los miembros del equipo (concurante, piloto o copiloto).

8.6 Los equipos deberán dejar el lugar habilitado como Parque de Asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores más próximos.

8.7 Durante todo el desarrollo del rallye, (a excepción de los tramos cronometrados ) los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

8.7.1 Los Agentes que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

8.7.2 Incluso en el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este reglamento, bajo reserva de que:

a) La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

b) La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a dudas la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

c) Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

8.8 Esta prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

8.9 Esta igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según los artículos 141 y 152 del CDI:

a) Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.

b) Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

8.9.1 Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente a la Comisión de Disciplina de la FAPA

## **Artículo 9. DESARROLLO DE LA PRUEBA**

9.1 ORDEN DE SALIDA, se establecerá de acuerdo a la lista de confeccionada según los criterios definidos en los artículos 10.3 y 10.4 (10.12 y 10.13) de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias

9.2 A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá una salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto.

9.3 .El orden de salida de los certámenes monomarca de haberlos, será rotatorio (siempre que los vehículos de los mismos sean de unas prestaciones parecidas) pudiendo la F.A.P.A. hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca. Además, y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos anteriores a esta monomarca, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose que no sea superior a 4 minutos).

9.4. Los pilotos encuadrados en copas o trofeos se procurará agruparlos entre si, respetando la clasificación de los mismo por grupos o clases de sus vehículos.

9.5. Los pilotos encuadrados en Copas monomarca tomaran la salida agrupados entre si.

9.6. El orden de salida inicial no podrá ser modificado hasta tanto no se efectúe como mínimo el 10% del kilometraje de los tramos cronometrados.

9.7. SALIDA DESDE PARQUE CERRADO, antes de la salida, el Organizador podrá agrupar a los vehículos participantes en un Parque Cerrado de salida.

9.7.1 Los concursantes, o persona por el designada, deberán depositar sus vehículos en el Parque de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular.

9.7.2 Entrar con los vehículos en el Parque con un retraso máximo de 15 minutos, entrañará una penalización.

9.7.3 Si el retraso es superior a 15 minutos, los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida al participante retrasado, salvo causa de fuerza mayor aceptada por ellos.

9.7.4 Los equipos ( piloto y copiloto) podrán entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora teórica de salida, y en ese momento se les entregará el Carnet de Control en el que figurará su hora exacta de salida del CH

9.7.5 De establecer el organizador un Parque Cerrado previo a la salida del rallye deberá habilitarse un Parque de Asistencia antes de la realización del primer tramo cronometrado con una duración mínima de 10 minutos.

9.8 SALIDA DESDE PARQUE DE ASISTENCIA, el Organizador podrá disponer la salida de los participantes en la prueba desde un Parque de asistencia.

9.8.1 Los participantes deberán entrar con sus vehículos en el Parque de asistencia según el horario establecido en el Reglamento Particular. Serán de aplicación así mismo los apartados 9.7.2 y 9.7.3 del presente artículo.

9.8.2 Los participantes deberán de recoger su Carnet de Control con 10 min. de antelación a su hora teórica de salida, en el que figurará su hora exacta de salida del CH.

9.9 Los CH de salida de Parque Cerrado de salida, Parque de Asistencia de salida o de Etapa estarán sometidos al mismo procedimiento de control que los demás CH del rallye (Artículo 9 apartados 9.11 a 9.18 y Artículo 10 apartado 10.6 y siguientes).

9.10 Todo retraso imputable al equipo en su presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado), será penalizado

9.11 CARNET DE CONTROL (Artículo 5.10) cada equipo es el único responsable del mismo. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo.

9.12 Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

9.13 El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse personalmente por un miembro del equipo para ser visado y la hora anotada.

9.14 El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

9.15 Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

9.16 Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

9.17 Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañará igualmente la Exclusión

9.18 Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

9.19 PARQUES DE ASISTENCIA durante todo el recorrido del rallye solo se podrá realizar asistencia sobre los vehículos en los recintos habilitados a tal efecto por el Organizador (Artículo 6.13) Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física o mecánica exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, salvo en las zonas definidas como "Parque Cerrado".

9.19.1 Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "Asistencia prohibida" comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una penalización.

9.19.2 Se define como "ASISTENCIA PROHIBIDA":

a) El establecimiento o seguimiento en el itinerario, de un vehículo o personas capaces de realizar sobre el vehículo participante alguna operación diferente de las autorizadas en el Artículo 9.22.3

b) La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, salvo y como única operación el repostaje de combustible en las Estaciones de Servicio comerciales ubicadas en el itinerario, efectuado este reportaje exclusivamente por el personal de la Estación.

c) Abandonar con el vehículo participante el itinerario establecido.

9.19.3 La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente en las inmediaciones de las entradas a los Parques de asistencia o reagrupamiento y en la proximidad de un Control Horario y de un Control Stop de un tramo cronometrado.

## **Artículo 10. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

### **10.1. Disposiciones generales:**

10.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro).

10.1.2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo.

A una distancia mínima de 25 metros el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

10.1.3. Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control.

10.1.4. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

10.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

10.1.6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

10.1.7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

10.1.8. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la exclusión.

10.1.9. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

### **10.2. Señalización de los controles:**

10.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo 11

10.2.2. Todos los controles (controles horarios, de paso, salida y llegada de tramos cronometrados y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del Anexo 11

10.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en el Anexo 11

NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá realizarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.

#### 10.2.4. Control Horario:

10.2.4.1. La zona de control estará señalizada conforme al Anexo 11

#### 10.2.5. Control de paso:

Los controles de paso estarán señalizados conforme al Anexo 11

#### 10.2.6. Tramos cronometrados:

10.2.6.1. El control de salida estará señalizado conforme al Anexo 11

10.2.6.2. La zona de control de llegada, estará señalizada conforme al Anexo 11

10.2.6.3. Un panel Stop sobre fondo rojo estará colocado unos 300 metros más lejos. Encima de este panel deberán colocarse dos luces rojas intermitentes para optimizar su señalización.

#### 10.3. Zona de Control:

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

#### 10.4. Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo 11 , los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carnet de control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

#### 10.5. Controles horarios:

En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.

#### 10.6. Procedimiento de control:

10.6.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.

10.6.2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

10.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

10.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.

10.6.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.

10.6.6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

10.6.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.

10.6.8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59"

10.6.9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

10.6.10. Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

10.6.11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa o de fin de rallye, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

10.6.12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de Puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos que podrán imponer la sanción correspondiente.

#### 10.7. Hora de salida de los controles:

10.7.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

10.7.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un Tramo Cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

a.1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).

a.2) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).

a.3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).

a.4) Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige)

b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.

c) Después de haber pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace.

A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.

d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

#### 10.8. Eliminación de carrera. EXCLUSIÓN

Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control.

10.8.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las pruebas donde hay más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera del equipo por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

10.8.2. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera.

Ejemplos:

SECTOR

DE ENLACE "A"

Salida 12h00' – tiempo ideal 1h00' – hora de presentación 13h10'

Penalización por retraso:  $10' \times 10'' = 1'40''$

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

SECTOR

DE ENLACE "B"

Salida 13h10' – tiempo ideal 1h30' – hora presentación 14h20'

Penalización por adelanto: 20'

SECTOR

DE ENLACE "C"

Salida 14h20' – tiempo ideal 2h00' – hora de presentación 16h30'

Penalización por retraso:  $10' \times 10'' = 1'40''$

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

TOTAL

SECTORES "A" + "B" + "C"

Penalización total (por retraso y adelanto):

$1'40'' + 20' + 1'40'' = 23'20''$

Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:

$10' + 10' = 20'$

10.8.3. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.

10.8.4. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

#### 10.9. Controles de Reagrupamiento

10.9.1. Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

10.9.2. Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo.

Ejemplo: 120 vehículos en la salida del rallye. Primer reagrupamiento de 4h. Hora de salida del reagrupamiento: 12h01'

“A” Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 10h00'

“B” Hora de presentación del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h45'

Hora de presentación del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 11h50'

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)

“C” Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1: 03h16'

Para el vehículo nº 120: 01h10'

10.9.3. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario del puesto su carnet de control y recibirán el nuevo carnet de control con la hora prevista de salida del reagrupamiento. A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un parque cerrado de reagrupamiento de duración igual o inferior a 10 minutos.

10.9.4 En el caso de unificación de Reagrupamiento + Parque de Asistencia, a su llegada al control de entrada los equipos entregaran al Comisario del puesto su carnet de control, recibirán el nuevo carnet de control con la hora prevista de salida y a continuación podrán conducir el vehículo a su zona de trabajo

10.9.5. Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

## **Artículo 11. TRAMOS CRONOMETRADOS**

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima.

11.1. El vehículo “0” tomará la salida con un margen de –al menos 10' (diez minutos) antes de la hora establecida para el primer vehículo participante (Anexo 13) El organizador deberá tener en cuenta la longitud del tramo cronometrado por si fuera necesario establecer un tiempo mayor.

11.2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo personal de seguridad reglamentario definido en el Anexo 2 (casco homologado, HANS, vestimenta ignifuga, cinturones de seguridad, etc.) es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de EXCLUSIÓN.

11.3. Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

11.4. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

11.5. La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás. La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema deberá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta.

En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.

El procedimiento de salida a mano descontando claramente los segundos, es igualmente válido que el sistema anteriormente descrito.

11.6. La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

11.7. En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.

11.8. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

11.9. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas que accionen un aparato impresor. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión obligatoria).

En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores deben situarse alienados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

11.10. Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos –a propuesta del Director de Carrera.

Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

11.11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalizado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

11.12. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.

11.13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos, segundos y décimas, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.

11.14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión solo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

11.15. Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.

#### 11.16. Finalización de un Tramo Cronometrado

11.16.1. Cuando el desarrollo de un Tramo Cronometrado sea interrumpido definitivamente o parcialmente antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, un tiempo que será el mejor tiempo realizado en el tramo interrumpido, con una corrección de mas/menos según el porcentaje de desviación de su tiempo sobre el tiempo del primer clasificado hasta ese momento, excluido él mismo. Si la interrupción es en el primer tramo, se tomarán como referencia los tiempos del siguiente tramo sin incidencias y se aplicará lo anteriormente establecido

11.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

11.16.3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.

11.16.4. A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el Control Stop se les anotará en su Carnet de Control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de Control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario de fin de sector.

11.16.5. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

11.16.6. Lo dispuesto en el apartado 11.16.5. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas amarillas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

#### 11.17. Vehículos de Seguridad

Los organizadores deberán prever, al menos, los vehículos de seguridad numerados como "S " o "000", "00" , "0" y FIN.

Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido. (Anexo.13 )

#### 11.18. Plan de Seguridad

El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el Anexo 14

#### 11.19. Seguridad de los participantes

11.19.1. Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización.

11.19.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del RoadBook debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. En caso de accidente con heridos se mostrará la señal de Cruz Roja. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

11.19.3 Cuando se produzca un abandono por parte de un equipo en el transcurso de una prueba, este deberá de comunicarlo a la Dirección de Carrera mediante el Tfno de Emergencia que el Organizador pudiese haber facilitado, los puestos de control de cada tramo o esperando al coche "FIN" de la caravana y haciéndole entrega del Carnet de Control.

## **Artículo 12. PARQUE CERRADO**

### 12.1. Generalidades

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

#### **Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:**

12.1.1. Desde su entrada en un parque de salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

12.1.2. Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma. Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 min., en esta zona de control, se autoriza a los equipos que exclusivamente con los medios de abordaje, modifiquen la presión de los neumáticos.

12.1.3. Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.

12.1.4. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

12.1.5. A la salida del rallye podrá ser previsto un Parque Cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos, como máximo 4 horas antes de la salida.

12.1.6. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

12.1.7. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

12.1.8 En el interior de un Parque Cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

### 12.2. Reparación en el Parque Cerrado

12.2.1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que pueda afectar a la seguridad de la circulación por carretera; este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un Comisario Técnico.

12.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, con el fin de evitar que un equipo busque reparar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

12.2.3. Como excepción a las normas de Parque Cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un Parque Cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de Etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

12.2.4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 12.2.2.

12.2.5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida en caso contrario será penalizado.

12.2.6. Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, el equipo deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho Parque Cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

### **Artículo 13. SHAKEDOWN**

Todos aquellos organizadores que pretendan programar en sus rallyes una jornada de ensayos técnicos (Shakedown), respetaran todas las prescripciones, a excepción del día y la hora recomendada que será de su propia conveniencia, marcadas en el anuario de la R.F.E. de A. para los rallyes de carácter nacional

### **Artículo 14. CLASIFICACIONES Y PENALIZACIONES**

14.1 Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

14.2 En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

a) Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.

b) Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo

c) Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

14.3 .En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

14.4 En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente.

Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

14.5 Las penalizaciones a aplicar sin citar aquellas que determinasen los Comisarios Deportivos serán las siguientes:

ART.	MOTIVO	VEZ	SANCION
8.1	Abandono de un miembro del equipo	Todas	Exclusión
8.2	Admisión de un tercero a bordo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
8.3	No hacer figurar el nombre del piloto y copiloto, o no ser de la forma descrita	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, con un mínimo de 100 euros
11.4.a PC	Ausencia de uno de los números o placa del rallye	Todas	100 euros
11.4.b PC	Ausencia simultanea de los números o placa del rallye	Todas	Exclusión
6.13	No seguir el itinerario establecido		A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
9.11	Carnet de Control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	Exclusión
9.15	Hacer anotaciones distintas a las del Comisario del puesto de control	Todas	Exclusión
9.16	Hacer rectificaciones o modificaciones en el Carnet de Control	Todas	Exclusión
9.17	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un C.H. No entrega del Carnet de Control en cada control.	Todas	Exclusión
12.8 PC	No asistir el Concursante o su representante a la verificación técnica	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
12.4.10 PC	Realizar las verificaciones fuera del horario establecido (con autorización de los Comisarios Deportivos)	Todas	Multa de 50 € por cada 15 min. o fracción. Más de 60 min. de retraso no autorización a verificar.
12.8.1 PC	No aportar el Pasaporte Técnico	Todas	Multa de 300 euros
12.4.1 PC	Ropa ignifuga y/o casco no homologados	Todas	No autorizado a tomar la salida
12.7 PC	Incumplimiento de la normativa sobre pesaje	Todas	Exclusión de la prueba
12.8.1 h PC	Ausencia de las marcas de identificación o precintos	Todas	Exclusión de la prueba

12.8.1 i PC	Manipulación de las marcas de identificación o precintos	Todas	Exclusión de la prueba
12.4.9 PC	Utilizar elementos mecánicos no autorizados	Todas	Exclusión de la prueba
8 e	No asistir al Briefing	Todas	Multa de 150 euros
8.4	Retraso a la convocatoria de control de ropa ignífuga y casco	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
10.8.1	Retraso en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, hasta un máximo de 15'	Todas	10" por minuto o fracción de minuto de retraso
10.8.1	Retraso de más de 15' en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace	Todas	No autorizado a tomar la salida
8.8	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
8.9 a	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que les adelanten	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
8.9 b	Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
9.19.1	Infracciones a la normativa de asistencia	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
9.19.3	Entrega de información, comida y bebida fuera de las zonas establecidas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
6.15.10	Rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de un P.A.	1 <sup>a</sup> 2 <sup>a</sup> 3 <sup>a</sup>	10 € por km que sobrepase la limitación 20 € por km que sobrepase la limitación Exclusión
3.2.6	Incumplimiento de la normativa sobre neumáticos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
10.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en la zona de control	Todas	Exclusión de la prueba
10.1.4	Parar en una zona de control más tiempo del necesario	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
10.1.9	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
10.6.2	Detenerse o avanzar excesivamente lentos entre el panel de aviso y la zona de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
10.6.12	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por retraso	10 segundos por minuto o fracción de minuto

10.6.12	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto
10.6.12	Infracción de las normas de Procedimientos de Control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
10.8	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido o circular marcha atrás en la zona de control	Todas	Exclusión de la prueba
10.8.1	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios	Todas	Eliminación de carrera
10.8.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye o un retraso global (rallyes de 2 etapas) de mas de 60'	Todas	Eliminación de carrera
12.1.8	Poner en marcha el vehículo con ayuda de una batería transportada en el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
11.2	No llevar completo el equipo personal de seguridad en un tramo cronometrado	Todas	Exclusión de la prueba
11.3	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	Exclusión de la prueba
11.7	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
11.8	Falsa salida	1 <sup>a</sup> 2 <sup>a</sup> 3 <sup>a</sup> 4 <sup>a</sup>	Mínimo 10 segundos Mínimo 1 minuto Mínimo 3 minutos A criterio de los Comisarios Deportivos
11.9	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel Stop	Todas	Exclusión de la prueba
11.10	Rehusar tomar la salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, con una penalización mínima de 10 minutos
11.12	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
9.19.1	Recibir asistencia	Todas	Exclusión de la prueba
11.19.1	No llevar o no colocar correctamente el triangulo rojo reflectante	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, con una penalización mínima de 500 euros
		Todas	A criterio de los Comisarios

11.19.2	No mostrar señal OK		Deportivos, con una penalización mínima de 500 euros
12.1	Realizar reparaciones o reavituallamiento en el Parque Cerrado	Todas	Exclusión de la prueba
12.1.7	Empujar un vehículo, en los lugares indicados, personas distintas a las autorizadas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
12.1.8	Transportar una batería en el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
12.2.6	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
12.2.6	Volver a entrar en el Parque Cerrado, después de haber salido de él	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
12.2.2	Reparar en las condiciones establecidas	Todas	10" por minuto o fracción de minuto
12.2.5	Sobrepasar la hora establecida	Todas	10" por minuto o fracción de minuto

## Artículo 15. PUNTUACIONES

Por cada prueba se establecerá una puntuación en base a lo especificado en el Artículo 6 apartado b de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

## Artículo 16. RESULTADOS A RETENER

16.1 Para elaborar las distintas clasificaciones finales, se tendrán en cuenta los resultados de:

- a) Pruebas celebradas puntuables 4 o menos todos los resultados
- b) Pruebas celebradas puntuables 5 ó 6 todos los resultados menos uno
- c) Pruebas celebradas puntuables 7 ó más todos los resultados menos dos

16.2 En caso de empate en la clasificación final, el desempate se obtendrá de acuerdo con lo especificado en el Artículo 6 de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

## Artículo 17. PREMIOS Y TROFEOS

17.1 Por cada prueba puntuable, cada organizador deberá entregar un mínimo de premios en metálico de 3000 €, distribuyéndose de la siguiente manera:

- a) A repartir entre los tres primeros clasificados 1.000 €
- b) A repartir a partes iguales entre todos los participantes autorizados a tomar la salida en la prueba 2.000 €

Así mismo se entregarán trofeos para piloto y copiloto a:

- a) A los diez primeros clasificados de la general
- b) A los tres primeros de cada clase

17.2 En las pruebas puntuables para otros Campeonatos Nacionales o Internacionales, que a su vez sean puntuables para el Campeonato Regional será de aplicación lo establecido en el Art 17.1

17.3 Como recompensas finales se establecen:

1º Clasificado	<i>Campeonato de Rallyes</i>	Trofeos (piloto y copiloto)
2º	“	“
3º	“	“

1º Clasificados	<i>Trofeo de Rallyes</i>	Trofeos (piloto y copiloto)
2º	“	“

Grupos N,A,R,SN.SA,HN,HA,X,XT,GT

17.4 Como recompensas finales del *Campeonato de Rallyes para Equipos* se establecen:

1ª Clasificado	Trofeo
----------------	--------

17.5 Como recompensas finales del *Campeonato de Asturias de Marcas* se establecen:

1ª Clasificado	Trofeo
----------------	--------