

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 rallye para Pilotos y Copilotos
 - El Campeonato de rallye para Equipos
 - El Trofeo de rallye para los grupos Admitidos
- 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 articular de cada prueba puntuable.

Artículo 2. PARTICIPANTES ADMITIDOS

Tanto los Competidores, como Pilotos y Copilotos serán admitidos, según las especificaciones descritas en los Artículos 2 y 6 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.

NEUMÁTICOS:

3.2 Conformidad

Todos los neumáticos deben cumplir con este artículo y con el anexo V “Homologación de neumáticos” del reglamento Deportivo de la FIA para rallyes y anterior (anteriores al 011.05.2013) para rallyes, estando expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”. Se permiten la utilización de dos ruedas de repuesto.

3.2.1 Neumáticos moldeados

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados.

3.2.2 Tratamientos de los neumáticos

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

3.2.3 Número de los códigos de barras

Cada neumático debe tener, al menos, un código de barras identificativo en la parte exterior.

Estos códigos de barras se utilizan para comprobar que los mismos neumáticos permanecen instalados en un mismo coche durante cada sección de la prueba, y que no se producen cambios de los mismos fuera de los parques de trabajo. El código de barras de los neumáticos debe ser siempre visible desde el exterior del vehículo (en neumáticos FIA).

3.2.4 Limitación de neumáticos

La cantidad de neumáticos a utilizar es libre.

3.2.5 Dispositivos para mantener las prestaciones completas de los neumáticos

El uso de cualquier dispositivo para mantener el rendimiento total del neumático con una presión interna igual o menor que la presión atmosférica está prohibido. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe ser llenado solamente con aire.

Está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

3.2.6 Neumáticos para asfalto (seco, mixto o agua)

En todo momento durante la prueba, la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos de asfalto montados en el coche no debe ser inferior a 1,6 mm durante al menos tres cuartas partes de la banda de rodadura. El fabricante de neumáticos debe proporcionar marcas de control visibles. Los neumáticos de asfalto deben cumplir con el anexo V "Homologación de neumáticos" del reglamento deportivo de la FIA para rallyes y estar homologados por la FIA y con lo establecido en los neumáticos homologados antes del 01.05.2013. Los participantes pueden seguir utilizando las especificaciones de los previamente homologados, siempre y cuando la banda de rodadura esté en conformidad con el anexo V.

3.2.7 Tipo de neumáticos permitidos

La marca y modelo de neumáticos es libre.

El único neumático autorizado será de marca libre pero homologado FIA, dejando el año 2019 de transición, pero a partir del 2020 TODOS los neumáticos serán FIA.

3.2.8 Control

En cualquier momento durante el rally, pueden llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos. Cualquier neumático que no esté en conformidad será marcado con un sello especial y no debe ser utilizado.

3.2.9 Marcaje de neumáticos / zonas de control

Se debe establecer una zona de marcaje de ruedas/neumáticos y lectura de códigos de barras a la salida de los Parques de Asistencia autorizados.

Esta zona debe estar debidamente acotada.

El organizador ha de designar Obligatoriamente mínimo dos Comisarios Técnicos para la Zona de marcaje de neumáticos, así como ha de prever un tiempo prudencial (3-5 minutos) en el tiempo del sector para proceder a un correcto marcaje/lectura de neumáticos.

Con el único propósito de ayudar y facilitar el procedimiento del marcaje de neumáticos, un miembro del equipo deberá obligatoriamente estar presente en este espacio.

Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el Delegado Técnico de la FAPA.

El equipo tiene que detener su coche y esperar a las instrucciones de los oficiales. En ausencia de estos, el equipo puede abandonar la zona sin parar. Se podrá establecer una zona de comprobación de marcaje de neumáticos a la entrada de los Parques de servicio autorizados y Zonas de Asistencia remota, así como en cualquier tipo de control horario.

El control de neumáticos se llevará a cabo de las siguientes formas:

- A la salida de un P.A. se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso los de recambio). Ala llegada al próximo P. A., el vehículo deberá llevar únicamente neumáticos marcados en el P. A. anterior.
- Adicionalmente, el control de neumáticos se podrá llevar a cabo de forma electrónica con un sistema desarrollado a tal efecto. La normativa para el control electrónico de neumáticos será comunicada mediante circular.

3.2.10 Ajuste de la presión de neumáticos en zonas de control

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, únicamente con los medios de a bordo, en los siguientes supuestos:

- Desde la entrada en una zona de control hasta su salida cuando la salida al tramo cronometrado se retrasa en más de 10 minutos.
- Al inicio de una etapa que se retrasa en más de 10 minutos para cualquier competidor.
- En reagrupamientos de una duración de más de 10 minutos, si es seguido por un tramo cronometrado.

3.2.11 Ruedas de repuesto

Los coches pueden llevar un máximo de 2 ruedas de repuesto y como mínimo una.

Cualquier rueda completa montada en el coche o instalada en el interior del coche en el Parque de Asistencia, debe alcanzar el siguiente Parque de Asistencia o la siguiente área de servicio donde se autorice un cambio de neumáticos.

No se puede cargar o descargar del vehículo una rueda completa en otro lugar que en los Parques de Asistencia o las zonas en las que se autorice un cambio de neumáticos.

3.2.12 Cambio de neumáticos

Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A. Fuera de los mismos, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos exclusivamente con los medios de a bordo.

Entre el último P. A. y la llegada del rallye, el número de los neumáticos a utilizar es libre.

3.2.13 Neumáticos de certámenes Monomarca

En certámenes Monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos específicos de los mismos.

La utilización de otro tipo de neumático distinto al establecido en este artículo deberá estar expresamente aprobado por la FAPA bajo petición que justifique dicha excepción.

3.2.14 Infracciones a este artículo

Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una descalificación directa de la prueba del equipo implicado.

Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES

Serán las que figuren en el Calendario Oficial en la especialidad de Rallyes, con un máximo de 9 pruebas.

Las pruebas puntuables para campeonatos Nacionales e Internacionales, que por su reglamentación superior tengan un recorrido distinto al Campeonato de Asturias, la diferencia en tramos SIEMPRE será por la parte final de la prueba.

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. Tramocronometrado

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 50 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. Parquecerrado

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 competidores (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. Carnet de control

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

5.11. Competidor

Persona física o jurídica titular de una licencia de competidor expedida por la, F.A.P.A. R.F.E. de Automovilismo (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 F.A.P.A., RFEDA (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 kilómetros. Excepto para pruebas puntuables para campeonatos nacionales o FIA.
- 6.6 Los tramos cronometrados serán como mínimo dos diferentes, con una longitud mínima cada uno de 6km.y máxima de 35 kilómetros.

- 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 2 kilómetros.
- 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 kilómetros. y la máxima de 200 kilómetros.
- 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 y el Itinerario horario 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 (Road Book) será conforme al modelo estándar recogido en el Anexo1 del Reglamento Deportivo de Rallyes. 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 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes.

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.

6.14.3 Aquellos Organizadores que así lo estimen oportuno en su Rally, podrán acoger en la Copa Lemans Center de Regularidad. Deberán hacerlo constar en el Reglamento Particular de la prueba y el reglamento aplicable será el propio de la Copa.

6.15.1. ASISTENCIA Y PARQUES DEASISTENCIA

6.15.2. Generalidades

6.15.3. La asistencia durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia.

6.15.4. Sin embargo, el piloto y copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

6.15.5. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como “Asistencia prohibida” comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una

penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Tribunal de Disciplina de la FAPA.

6.16. Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia.

6.16.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo concursante. Cuando algún vehículo del equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de competición, siguiendo el recorrido especificado en el road-book, no se podrá detener junto al vehículo de competición.

6.16.2. Está prohibida la presencia de personal del equipo en el itinerario del rallye, salvo lo dispuesto en el siguiente apartado.

6.16.3. La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento y junto a la pancarta de fin de Zona de Control tras el Control Stop de un tramo cronometrado.

6.17. Parques de Asistencia

El organizador preverá una zona que deberá estar situada en recintos asfaltados, 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.

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

6.17.1.1 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.

- 6.17.2** 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 metros en la señalización de controles del Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes quedan reducidas a 5 metros como mínimo).
- 6.17.3** Si el Organizador prevé un Reagrupamiento y un Parque de Asistencia seguidos, el orden deberá ser:
1º Reagrupamiento 2º Parque de Asistencia
- 6.17.4** Los Parques de Asistencia, deberán establecerse de acuerdo con los siguientes criterios: Mínimo Máximo y Nº de Tramos Cronometrados 1-3.
- 6.17.5** En los Parques de Asistencia deberá haber sistemas de extinción adecuados.
- 6.17.7.** Se recomienda a los equipos que en su zona de asistencia tengan –como mínimo- un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.
- 6.17.8.** Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio P.A.
- 6.18. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia**
- 6.18.1** 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.
Las Marcas que tengan convocada una Copa Monomarca y o promotor en rallyes (con reglamento aprobado por la FAPA.) tendrán derecho a un

máximo de un vehículo para actuar en los P.A. y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.

- 6.18.5** Las dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas.
- 6.18.6** En los Parques de Asistencia deberá haber sistemas de extinción adecuados.
- 6.18.7.** Se deberán prever en lo posible servicios con WC. Y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.
- 6.18.8** Los vehículos autorizados a circular por el recinto del Parque de Asistencia, no podrán rebasar los 30 km/h.
- 6.19 GRUAS.**
- El Organizador deberá de prever en cada tramo, como mínimo, una grúa necesaria para el transporte de los vehículos averiados hasta la línea de meta o de salida según le convenga al organizador. Estos servicios de traslado efectuados hasta la salida o la llegada de tramo no supondrán coste económico para los participantes. Estas operaciones se realizarán cuando el Director de Carrera estime conveniente y no dificulte la celebración del siguiente tramo.
- Así mismo el organizador deberá contar con un camión-grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera.

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.
- 7.4.** Está prohibido reconocer ningún tramo de ninguna prueba una vez iniciadas las verificaciones técnicas de la misma.
- El no cumplimiento de esta norma será sancionado a criterio de los CCDD siendo la sanción mínima de 5 minutos, pudiendo llegar hasta la no autorización a tomar la salida en la prueba.

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 está prohibido y conlleva la Exclusión.
- 8.2** Está 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. Para esta disposición será de aplicación 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 ignífuga 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 (competidor, 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. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

- 8.7** Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según el artículo 12 penalizaciones del CDI.
- 8.7.1** Si los Comisarios Deportivos consideran, que la infracción reviste especial gravedad remitirán UN INFORME A LA FAPA Y ESTA OBRARÁ EN CONSECUENCIA.

Artículo 9. DESARROLLO DE LA PRUEBA

SALIDA

- 9.1.** Orden de salida
El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el art. 10.17 de las Prescripciones Comunes.
- 9.2.** Procedimiento de salida
- 9.2.1.** 15 minutos antes de la hora que figure en la lista oficial de participantes autorizados a tomar la salida, el piloto y el copiloto deberán presentarse en el C.H. de salida del rallye para proceder al control de la vestimenta ignífuga, el casco y el Hans. Esta verificación se realizará de forma aleatoria y si los Oficiales de la prueba lo estiman oportuno.
- 9.2.2.** Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.
- 9.2.3.** Una vez superado –si ha lugar- el control de la ropa ignífuga y el casco, el equipo completo deberán presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

- 9.2.4.** El C.H. de salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye.
- 9.2.5.** Todo retraso imputable al equipo en la 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.
- 9.2.6.** Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real de salida será anotada en el Carnet de Control.
- 9.2.7.** A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en el apartado 29.2.8 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto de la RFEDA.
- 9.3** 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.
- 9.4** 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.
- 9.5** 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.

- 9.6** El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.
- 9.7** Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.
- 9.8** 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.
- 9.9** 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.
- 9.10** 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.

Artículo 10. CIRCULACIÓN

- 10.1.** 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.
- 10.1.1.** 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.
- 10.1.2.** 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:
- La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
 - La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a dudas la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.
- 10.2.** 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:
- 10.2.1.** La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
- 10.2.2.** La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a dudas la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

- 10.3.** Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.
- 10.4.** Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según los artículos 11.9 y 12.2. del CDI:
- 10.4.1.** Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- 10.4.2.** Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- 10.5.** Si los Comisarios Deportivos consideran, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al Tribunal de Apelación y Disciplina de la FAPA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado Tribunal— de un Expediente disciplinario.

Artículo 11. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

11.1. Disposiciones generales:

- 11.1.1.** 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 centímetros mínimo de diámetro).
- 11.1.2.** 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.
- 11.1.3.** 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.
- 11.1.4** La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
- 11.1.5** La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden utilizar. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
- 11.1.6** Los puestos de control comenzarán a funcionar 30 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

- 11.1.7** 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.
- 11.1.8** Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.
- 11.2** **Señalización de los controles:**
- 11.2.1** La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo 2 del Reglamento del Campeonato de España de Rallyes de asfalto.
- 11.2.2** 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 2 del Reglamento del Campeonato de Asturias de Rallyes de asfalto
- 11.2.3** La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en el Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes.
- 11.2.4** **Control Horario:**
- 11.2.4.1** La zona de control estará señalizada conforme al Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes.
- 11.2.5** **Control de paso:**
Los controles de paso estarán señalizados conforme al Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes.
- 11.2.6.** **Tramos cronometrados:**
- 11.2.6.1.** El control de salida estará señalizado conforme al Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes.

11.2.6.2. La zona de control de llegada, estará señalizada conforme al Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes.

11.2.6.3. 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.

11.3. Zona deControl:

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

11.4. Controles depaso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo 2 del Reglamento Deportivo de Rallyes, 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.

11.5. Controles horarios:

11.6. 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.

11.6.1. 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.

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

- 11.6.3.** 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.
- 11.6.4.** La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.
- 11.6.5.** Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.
- 11.6.6.** 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.
- 11.6.7.** 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.
- 11.6.8.** 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".
- 11.6.9.** Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
- 11.6.10.** 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.

11.6.11. 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.

11.6.12. 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.

11.7. Hora de salida de los controles:

11.7.1. 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.

11.7.2. 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.

11.8. Eliminación de carrera. EXCLUSION

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.

11.8.1. 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).

11.8.2. 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: $10' + 10' = 20'$

- 11.8.3.** 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.
- 11.8.4.** La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.
- 11.9.** Controles de Reagrupamiento.

11.9.1. 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.

11.9.2. 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, 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'

- 11.9.3.** 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.
- 11.9.4.** Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada, excepcionalmente el Director de Carrera y/o los CCDD por motivos de seguridad podrán variar dicho orden.

Artículo 12. 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.

- 12.1.** El Director de Carrera establecerá el margen de salida del vehículo “0” en cada tramo cronometrado en función de la longitud del mismo.
- 12.2.** En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo personal de seguridad reglamentario (casco homologado, HANS, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.) es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de EXCLUSIÓN.
- 12.3.** Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.
- 12.4.** 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.
- 12.5.** 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.

- 12.6.** 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.
- 12.7.** En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.
- 12.8.** Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.
- 12.9.** 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 alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.
- 12.10.** 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.
- 12.11.** 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.

- 12.12.** Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.
- 12.13.** 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.
- 12.14.** 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.
- 12.15.** Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen, excepto por motivos de seguridad así valorados por el Director de Carrera.
- 12.16.** Finalización de un Tramo Cronometrado.
- 12.16.1** 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 EL TIEMPO QUE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS, ASU EXCLUSIVO CRITERIO, CONSIDEREN MAS IDONEO.
- 12.16.2.** Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
- 12.16.3.** La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.

- 12.16.4.** 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.
- 12.16.5.** En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la prueba, los comisarios deportivos podrán aplicar lo establecido en el art. 12.16.1.
- 12.16.6.** Lo dispuesto en el apartado 12.16.5. 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.
- 12.17.1. Vehículos de Seguridad**
Los organizadores deberán prever, al menos, los vehículos de seguridad numerados como “Jefe de Seguridad” o “000”, “00”, “0” y FIN.
Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido. (Anexo.7) Se recomiendan sean de serie.
- 12.18. Plan de Seguridad**
El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el Anexo 3 del Campeonato de Rallyes de Asfalto de la RFEDA.
- 12.19. Seguridad de los Participantes**
- 12.19.1.** 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.

12.19.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road Book 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.

12.19.3 Cuando se produzca un abandono por parte de un equipo en el transcurso de una prueba, este deberá de comunicarlo INMEDIATAMENTE a la Dirección de Carrera mediante el Tfno. De Emergencia que el Organizador facilitó y esperando al coche "FIN" de la caravana y haciéndole entrega del Carnet deControl. El incumplimiento de este artículo conllevará una sanción de 300 €, que deberá ser abonada antes de su siguiente participación.

12.19.4 SISTEMA GPS

En las competiciones puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallyes y Rallysprint será obligatorio la utilización de un sistema de seguimiento GPS para todos los equipos inscritos. Dicho sistema será el seleccionado por la FAPA y será aportado por ésta para todos los equipos que estén asegurados en la póliza de seguro contratada por la FAPA para el año 2017.

El personal que controlará los GPS FAPA de las pruebas siempre será nombrado por la la FAPA y el Organizador deberá tener habilitado un espacio en la Dirección de Carrera.

12.19.5 FIANZA GPS

No se requerirá fianza alguna por el uso de los localizadores GPS.

En el caso de abandono de un equipo, será responsabilidad del participante la devolución de los localizadores GPS a Dirección de Carrera.

En caso de no devolución de los localizadores, la FAPA establecerá una sanción de 300,00 € al participante.

Artículo 13. PARQUE CERRADO

13.1. Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

13.1.2. 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.

13.1.3. 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.

13.1.4. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo o aquellos oficiales o personas autorizadas por el Director de Carrera.

13.1.5. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida.

Para salir de un Parque Cerrado, de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 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.

- 13.1.6.** 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.
- 13.1.7.** 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.
- 13.1.8** 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.
- 13.2. REPARACIÓN EN EL PARQUE CERRADO**
- 13.2.1.** 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.
- 13.2.2.** 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.
- 13.2.3.** 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.

- 13.2.4.** Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 13.2.2.
- 13.2.5.** Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida en caso contrario será penalizado.
- 13.3.** Parque Cerrado al final del rallye
- 13.3.1.** Los equipos que suban al pódium, una vez recogidos los trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.
- 13.3.2.** Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del Oficial encargado al efecto, para trasladarse en caravana al taller previsto en el Reglamento. Los vehículos podrán ser conducidos por los pilotos o personal de su equipo. En el caso de que la Ceremonia de entrega de Trofeos coincida con la situación de Parque Cerrado, los vehículos convocados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán a disposición del Oficial designado y se trasladarán en caravana hasta el pódium. Una vez recogidos los trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación. En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de Parque Cerrado, por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.
- 13.3.3.** Los pilotos deberán salir del Parque Cerrado por la zona específicamente habilitada para entrevistas, a la que únicamente podrán acceder los citados pilotos, la prensa y los oficiales debidamente acreditados.

Artículo 14. 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 15. CLASIFICACIONES Y PENALIZACIONES

- 15.1** 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.
- 15.2** En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:
- a) Clasificación Final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
 - b) Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.
- 15.3** En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.
- 15.4** 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.

15.5 Las penalizaciones a aplicar si citara que las que determinasen los Comisarios Deportivos serán las siguientes:

ART	MOTIVO	VEZ	SANCION
8.1	Abandono de un miembro del equipo	Todas	DESCALIFICACIÓN
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 200 euros
11.4 A PC	Ausencia de uno de los números o placa del rallye	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, con un máximo de 100 euros
6.1.3	No seguir el itinerario establecido	Todas	Mínimo 120 segundos
9.3	Carnet de Control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	DESCALIFICACIÓN
9.7	Hacer anotaciones distintas a las del Comisario del puesto de Control	Todas	Mínimo 10 segundos
9.8	Hacer rectificaciones o modificaciones en el Carnet de Control	Todas	DESCALIFICACIÓN
9.9	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	Mínimo 30 segundos
12.8 PC	No asistir el competidor 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
12.8.1d PC	No aportar el pasaporte técnico	Todas	Mínimo 150 €
12.4.1 PC	Ropa ignifuga y/o casco no homologados	Todas	No autorizado a tomar salida
12.7 PC	Incumplimiento de la norma de pesaje	Todas	A criterio de los CC.DD.
12.8.1h PC	Ausencia de las marcas de identificación o precintos	Todas	DESCALIFICACION de la prueba
12.8.1i PC	Utilizar elementos mecánicos no autorizados	Todas	DESCALIFICACION de la prueba
8.5	No asistir al Briefing	Todas	Mínimo 50 €

8.4	Retraso a convocatoria control de ropa ignifuga y casco	Todas	Mínimo 100 €
11.8.1	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
11.8.1	Retraso de más de 15' en la presentación en la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace,	Todas	No autorizado a tomar la salida
10.4	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba
10.5	Aplicación del Artículo 12 – Penalizaciones CDI	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba
11.1.3	Infracciones a la normativa de asistencia	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
6.16.3	Entrega de información, comida y bebida fuera de las zonas establecidas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba
6.18.8	Rebasar la velocidad de 30 hm/h en el interior de un P.A	1ª 2ª 3ª	10 € por km. que sobrepase la limitación 20 € por km. que sobrepase la limitación Mínimo 60 segundos
3.2.5	Incumplimiento de la normativa de neumáticos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba
11.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en la zona de control	Todas	Mínimo 150 €
11.1.4	Parar en una zona de control más tiempo del necesario	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba
11.1.8	No seguir las instrucción de los oficiales	Todas	Mínimo 150 €
11.6.2	Detener 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 DESCALIFICACION de la prueba
11.6.12	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por retraso	10 segundos por minuto o fracción
11.6.12	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por adelanto	1 minuto por minuto o fracción
11.6.12	Infracción de las normas de Procedimientos de Control	Todas	Mínimo 30 segundos
11.8	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido o	Todas	DESCALIFICACION de la prueba

	circular marcha atrás en la zona de control		
11.8.1	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios	Todas	Eliminación de la carrera
11.8.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye o un retraso global (rallyes de dos etapas) de más de 60'	Todas	Eliminación de la carrera
13.1.8	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 DESCALIFICACION de la prueba
12.2	No llevar completo el equipo personal de seguridad en un tramo cronometrado o mala utilización	Todas	DESCALIFICACION de la prueba
12.3	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	DESCALIFICACION de la prueba
12.7	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por minuto o fracción
12.8	Falsa salida	1 ^a 2 ^a 3 ^a 4 ^a	Mínimo 10 segundos Mínimo 1 minuto Mínimo 3 minutos A criterio de los Comisarios Deportivos
12.9	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel Stop	Todas	Mínimo tiempo detenido
12.10	Rehusar tomar la salida de un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, con una penalización mínima de 10 minutos
12.12	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Todas	Mínimo 300 euros
6.15.4	Recibir asistencia	Todas	Mínimo 5 minutos
12.19.1	No llevar o no colocar correctamente el triángulo rojo reflectante	Todas	Mínimo 150 euros
12.19.2	No mostrar señal OK	Todas	Mínimo 150 euros
13.1	Realizar reparaciones o reavituallamiento en el Parque Cerrado	Todas	Mínimo 150 euros
13.1.6	Empujar un vehículo, en los lugares indicados, personas distinta a las autorizadas	Todas	Mínimo 300 euros
13.1.8	Transportar una batería en el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba
13.1.7	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el Parque Cerrado sin autorización	Todas	Mínimo 150 euros
13.1.7	Volver a entrar al Parque Cerrado, después de haber salido de el	Todas	a) A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la DESCALIFICACION de la prueba

			b) Sin permiso, mínimo 150 €
13.2.2	Reparar en las condiciones establecidas	Todas	10" por minuto o fracción de minuto
13.2.5	Sobrepasar la hora establecida	Todas	10" por minuto o fracción de minuto
19.5 PC	No acudir a recoger premios	Todas	El Organizador multará con 150 € de sanción al equipo que no recoja el trofeo, pasando informe a la FAPA para su sanción.
	Ser cambiado de grupo / clase en las verificaciones previas de manera reiterada	Segunda	Avisos a CC.DD
		Tercera	150 €
	Llegar tarde a verificar sin solicitarlo	Todas	+ 3 Minutos
	No presentar la ficha de homologación del motor o en su defecto manual de taller	Todas	Descalificación + 150 €

Artículo 16. PUNTUACIONES

Por cada prueba se establecerá una puntuación en base a lo especificado en el Artículo 6.1. apartado a) de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

- 16.1** En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.
- 16.2** Para los campeonatos de Asturias, trofeos y copas que se establecen en el Artículo 1 de este reglamento, se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dicho trofeos y/o copas.

P	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
P	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Artículo 17 CLASIFICACIONES

17.1 Procedimiento para establecer las clasificaciones: Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurrida en los sectores de enlace, así como cual quiera otra penalización que se exprese entiempos.

17.2 Publicación de resultados.

- 1 En el transcurso del Rally las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a. Clasificaciones Provisionales: Clasificaciones distribuidas por la dirección del rally durante el desarrollo de una etapa.
 - b. Clasificación Final Provisional: Clasificación publicada por la dirección del rally al final del mismo.
 - c. Clasificación Final Oficial: Clasificación aprobada por los comisarios deportivos.

2 En todas las clasificaciones se deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como la penalizaciones expresadas en tiempo, excepto lo dispuesto en la siguiente norma, se publicara una clasificación provisional de la primera etapa que incluirá la suma de los tiempos obtenidos en T. C. y todas las penalizaciones en que hayan incurrido los equipos hasta el control stop del último T. C. que se haya celebrado.

Junto con esta clasificación provisional de la primera etapa, y de acuerdo con la misma, se publicara el orden y la salida de la segunda etapa. Los comisarios deportivos a propuesta del director de carrera y a su exclusivo criterio, podrán modificar este orden de salida.

Artículo 18. RESULTADOS A RETENER

- 18.1** Para elaborar las distintas clasificaciones finales, se tendrán en cuenta los resultados de:
- Pruebas celebradas puntuables 4 o menos todos los resultados.
 - Pruebas celebradas puntuables 5 a 7 todos los resultados menos uno.
 - Pruebas celebradas puntuables 8 o más todos los resultados menos dos.
- 18.2** En caso de empate en la clasificación final, el desempate se obtendrá de acuerdo con lo especificado en el Artículo 6.4 de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.
- Para Optar a la recompensa final de temporada, se tendrá que haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas calendadas

Artículo 19. PREMIOS Y TROFEOS

- 19.1** Los Organizadores tienen la obligación de entregar como mínimo estos premios en metálico, así mismo se entregarán trofeos:
- 1º 700€ + trofeos
 - 2º 500€ + trofeos
 - 3º 300€ + trofeos
 - 4º 100€ + trofeos
 - 5º 50€ + trofeos
 - 6º Trofeos, 7º Trofeos, 8º Trofeos, 9º Trofeos, 10º Trofeos
- Al primero de cada clase 100€ + trofeos a las clases constituidas, será necesario un mínimo de 3 participantes autorizados.

19.2 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 Art19.1

RECOMPENSAS FINALES

PILOTOS:

1º 2.000 € + Trofeo y Pin de Oro FAPA

2º 1.000€ + Trofeo

3º 500€ + Trofeo

Al primero de cada clase constituida 500€

Trofeo al primero de cada Grupo.

COPILOTOS:

1º Trofeo y Pin de Oro FAPA

2º Trofeo

3º Trofeo

Para que las recompensas finales sean efectivas para cada una de las divisiones deberán contar con al menos 3 participantes en su clasificación final y haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas.

La aportación de las recompensas finales será siempre aportación FAPA al 100%.

La aportación de las recompensas por Carrera serán 25% FAPA y 75% Organizador.

Artículo 20. SUPER-RALLYE / NUEVA SALIDA

Siempre que el organizador lo estime oportuno y así lo haga constar en el Reglamento Particular de su Prueba, los equipos que hayan abandonado durante el transcurso de la 1ª etapa, podrán tomar la salida en la 2ª, de acuerdo con las siguientes condiciones:

- a) Deberán solicitar – por escrito- su participación en la misma al director de carrera, como máximo 30 minutos antes de la publicación del orden de salida de la 2ª etapa.
- b) A propuesta del Director de Carrera, los Comisarios Deportivos los incluirán en la lista de autorizados a tomar la salida en la segunda etapa en el lugar que, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo.
- c) El equipo al completo deberá presentarse en el parque cerrado nocturno de final de la 1ª etapa, 45 minutos antes de su hora teórica de su hora de salida a la 2ª etapa, al objeto de que sean verificados de nuevo por los comisarios Técnicos.
- d) Estos equipos sólo podrán figurar en las listas de tiempos de los diferentes tramos cronometrados, pero – en ningún caso- figuraran en cualquiera de las clasificaciones scratch que se publiquen durante el desarrollo de la 2ª etapa, ni en la clasificación final del rallye.