

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE RALLYES

REGLAMENTO DEPORTIVO

ÍNDICE

- Artículo 1. GENERALIDADES
- Artículo 2. DEFINICIONES
- Artículo 3. PRUEBAS PUNTUABLES Y NORMATIVA A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS
- Artículo 4. ASPIRANTES Y LICENCIAS
- Artículo 5. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS
- Artículo 6. VEHÍCULOS ADMITIDOS
- Artículo 7. SEGUROS
- Artículo 8. PUBLICIDAD
- Artículo 9. OFICIALES
- Artículo 10. DOCUMENTACIÓN DE LA PRUEBA
- Artículo 11. NÚMEROS DE COMPETICIÓN
- Artículo 12. DISPOSITIVOS DE GEOLOCALIZACIÓN - GPS
- Artículo 13. CIRCULACIÓN
- Artículo 14. NEUMÁTICOS
- Artículo 15. RECONOCIMIENTOS
- Artículo 16. SHAKEDOWN
- Artículo 17. SALIDA
- Artículo 18. ASISTENCIA
- Artículo 19. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
- Artículo 20. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO
- Artículo 21. TRAMOS CRONOMETRADOS
- Artículo 22. PARQUE CERRADO / RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO
- Artículo 23. CLASIFICACIONES
- Artículo 24. EMPATE EN UN RALLY
- Artículo 25. RECLAMACIONES
- Artículo 26. APELACIONES
- Artículo 27. PUNTUACIONES Y RESULTADOS A RETENER
- Artículo 28. PREMIOS Y TROFEOS
- Artículo 29. SUPER RALLYE / NUEVA SALIDA
- Artículo 30. ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMÁTICOS

Artículo 1. GENERALIDADES.

CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

1.1. La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, organiza el Campeonato de Asturias de Rallyes que es propiedad de la misma. Los reglamentos aplicables en el Campeonato de Asturias de Rallyes, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias (PCCCTCA).
- El presente reglamento deportivo y sus Anexos.
- El reglamento particular de la competición.

El CDI será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

1.2. En las competiciones puntuables para un Certamen FIA o RFEdA de la especialidad será de aplicación la reglamentación establecida por la FIA o por la RFEdA. En los artículos no reglamentados por la FIA o por la RFEdA o que haya una reglamentación específica e indicada en un artículo correspondiente será de aplicación la normativa del Campeonato de Asturias de Rallyes.

Asimismo, cuando en una prueba se celebre una competición puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo FIA o RFEdA y también una competición puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo FAPA y haya vehículos que puntúen para ambos Campeonatos, las PENALIZACIONES aplicables en temas que no perjudiquen el normal desarrollo de la prueba (en cuyo caso será de aplicación el de mayor rango) será la que recojan los reglamentos de cada Certamen (por ejemplo si el Certamen FIA o RFEdA establece una penalización de 60 segundos y en la de la FAPA por el mismo hecho 30 segundos, en las clasificaciones finales del Certamen FIA o RFEdA se establecerán 60" y en las de la FAPA 30").

Las penalizaciones correspondientes al Campeonato de Asturias (si fueran diferentes a las del Certamen FIA o RFEdA) se aplicarán en la clasificación final sino pudieran realizarse ante por no permitirlo el sistema informático. En ese caso debe indicarse mediante un asterisco en las clasificaciones que sé que se publicaran antes de la final.

1.3. Solo la FAPA puede acordar derogaciones al presente reglamento y en caso de divergencias en la interpretación del mismo, puede tomar una decisión.

1.4. Todo lo que no está expresamente autorizado en el presente reglamento, está prohibido

1.5. Cualquier infracción al presente reglamento será transmitida a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una sanción de las previstas en el CDI. Todo caso no previsto en la reglamentación aplicable será estudiado por los Comisarios Deportivos que son los únicos con poder para tomar una decisión.

1.6. El Director de Carrera es el responsable de aplicar este reglamento y el reglamento particular durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes del rallye.

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

- Campeonato de Asturias de Rallyes para Pilotos y Copilotos
- Campeonato de Asturias de Rallyes para Equipos
- Trofeo de Asturias de Rallyes en las distintas Clases para Pilotos y Copilotos

Artículo 2. DEFINICIONES.

2.1. Inicio del rallye.

Un rallye comienza con el inicio de la entrega de documentación o los reconocimientos si estos estuvieran predeterminados reglamentariamente (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

2.2. 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.

2.3. Sección.

Cada parte del rallye separada por un reagrupamiento.

2.4. Tramo cronometrado.

Parte del itinerario en la que desarrolla una prueba de velocidad con la carretera cerrada al tráfico.

2.5. Sector de enlace.

Las partes del itinerario que no son utilizadas como tramo cronometrado.

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

Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.

2.6. Reagrupamiento.

Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado, con un CH 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 60 minutos. Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la competición no sufra interrupciones de larga duración.

Se permite la agrupación de Asistencia y Reagrupamiento en el Parque de Asistencia siempre y cuando la asistencia prevista sea de mínimo 1 hora. En el itinerario horario deberá constar el tiempo establecido para cada uno de ellos (asistencia y reagrupamiento), de manera que todos los vehículos permanezcan en el Parque de Trabajo como mínimo el tiempo destinado a asistencia. Como caso excepcional, durante estos reagrupamientos los vehículos no estarán en régimen de Parque Cerrado.

2.7. Neutralización.

Tiempo durante el cual un equipo está parado por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentra en régimen de PC.

2.8. Parque Cerrado / Régimen de Parque Cerrado

Se denomina PARQUE CERRADO a la zona definida como tal en el Reglamento Particular de la prueba, en cuyo interior los vehículos se encuentran en Régimen de Parque Cerrado y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados.

Durante el RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO está prohibida cualquier operación, comprobación, preparación o reparación en los vehículos, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la competición.

2.9. Zonas de control.

Zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

2.10. Asistencia.

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo.

2.11. Asistencia prohibida / Ayuda externa.

- La utilización o recepción por parte de la tripulación, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles, excepto los transportados en el vehículo de competición, o la presencia de personal del equipo tal como se define en el Artículo 18.
- También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo, así como remolcar o empujar al vehículo personas o elementos distintos de la tripulación, bien sea directamente o a través de la propia tripulación o cualquier otro elemento que se interponga entre el vehículo y el elemento que empuja o remolca.

2.12. Reconocimientos.

La presencia en un tramo cronometrado, de la forma que sea, de un piloto y/o copiloto que tenga la intención de participar en un rallye tras el anuncio del itinerario. En el reglamento particular de la competición figurará el programa específico durante el cual los equipos podrán familiarizarse con el recorrido de la competición.

2.13. Final del rallye.

La competición finaliza con la publicación de la clasificación final. La parte competitiva acaba en el último control horario.

IMPORTANTE: Se recuerda lo establecido en el CDI:

“... En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial...”

2.14. Carnet de control.

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

2.15. Complemento.

Documento oficial por escrito que forma parte del reglamento particular del rallye, destinado a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados, 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:

- 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.
- Por los Comisarios Deportivos de la competición 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.

Todo complemento deberá ser publicado en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS.

2.16. Comunicado.

Documento oficial por escrito de naturaleza informativa, que puede ser emitido por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera.

Todo comunicado deberá ser publicado en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS.

2.17. Decisión.

Documento emitido por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos para comunicar sus conclusiones después de una encuesta, audiencia o investigación. Las decisiones de SANCIÓN deberán ser publicadas en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS a la mayor brevedad posible.

2.18. Concurante.

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante, valedera para el año en curso.

2.19. Tripulación.

La tripulación está compuesta por 2 personas a bordo de cada vehículo designadas como piloto y copiloto. Ambas deberán poseer la licencia correspondiente valedera para el año en curso.

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

2.20. Equipo.

Además de la tripulación, se define como equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

Artículo 3. PRUEBAS PUNTUABLES Y NORMATIVA A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.

3.1 PRUEBAS PUNTUABLES

3.1.1. El Campeonato de Asturias de Rallyes estará compuesto por las pruebas que figuren en el Calendario Oficial publicado por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias y aprobado por su Asamblea General.

3.1.2. El número máximo de pruebas puntuable será de nueve (9).

3.1.3. En las Pruebas puntuables para los Campeonatos de Asturias de Rallyes, la FAPA podrá autorizar a los Organizadores la celebración de otras competiciones dentro de la Prueba (Rallyes de Regularidad, Regularidad Sport). Estos Certámenes deberán figurar en el Reglamento Particular de la Prueba y regirse de acuerdo a los reglamentos aplicables a esas especialidades.

3.2. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

3.2.1. La duración máxima de las pruebas puntuables será de 14 horas desde la salida a la llegada del primer vehículo.

3.2.2. 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 solicitará la celebración de la prueba en 2 días, deberá adjuntar, además, una propuesta de horarios para su estudio y aprobación si procede.

3.2.3. El recorrido máximo autorizado será de 450 Km.

3.2.4. La distancia mínima total a recorrer en tramos cronometrados será de 90 kilómetros y la máxima de 150 kilómetros o cuatro tramos distintos.

3.2.5. En caso de que por reglamentación deportiva de los Campeonatos FIA o RFEdA, que se celebran dentro de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, impida un recorrido común para la prueba de Campeonato de Asturias, la diferencia de recorrido (acortamiento) siempre se realizara por la parte final de la Prueba.

3.2.6. La celebración de los tramos cronometrados será preferentemente diurna.

3.2.7. Los tramos cronometrados serán como mínimo TRES diferentes, con una longitud mínima cada uno de 6 km. y máxima de 25 kilómetros.

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

3.2.9. Como referencia, la velocidad media máxima de los tramos cronometrados deberá ser de 130 km/h.

3.2.10. No se autorizan los tramos de tierra.

3.2.11. En la elaboración del Itinerario-Horario, se tendrá en cuenta evitar en lo posible el mantener cerradas las carreteras durante periodos de tiempo excesivamente largos.

3.2.12. Se podrá establecer un tramo espectáculo a lo largo del desarrollo del Rally. Este deberá contar con un Plan de Seguridad específico y deberá ser autorizado por la FAPA. Nunca superará los 5 km. de longitud.

3.2.13. Cuando un organizador estipule unos horarios de verificación por cada vehículo, dicho organizador deberá cumplir el horario descrito para cada participante. Lo mejor sería dejarlo libre, pero, el organizador que quiera hacerlo con horario, deberá obligatoriamente poner un control horario.

3.2.14. Procedimiento para realizar un Tramo Espectáculo

Se podrá programar un TC espectáculo de una longitud comprendida entre 2 y 5 km., con un máximo de un 30% de superficie de tierra a celebrar en la tarde-noche del día anterior.

El organizador que desee realizar un TC de estas características deberá enviar a la FAPA –con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la competición- un plano detallado que contenga el recorrido y los medios humanos y materiales previstos, así como el Plan de Seguridad que se adoptará.

Corresponderá al Delegado de Seguridad de la FAPA la aprobación del mismo.

Se recuerda que la celebración de un tramo de estas características es incompatible con la celebración de la Ceremonia de Salida.

3.2.14.1. Desarrollo.

- a) El desarrollo completo de este tramo espectáculo tendrá la consideración de 1ª sección del rallye. La reanudación del mismo, el sábado por la mañana, se considerará 2ª sección y siguientes.
- b) Las salidas de esta 1ª sección desde la Z.A., se dará en orden decreciente de los números de competición.
- c) Al finalizar el TC espectáculo, en el Control Stop del mismo les será recogido el Carnet de Control de la 1ª sección.
- d) A partir de ese momento, los pilotos podrán depositar sus vehículos en un aparcamiento nocturno vigilado (puede usarse la misma zona de asistencia) antes de las 23:00 horas o presentarse en el C.H. de salida de la 2ª sección para cumplir con lo dispuesto en el artículo. 17.2 de este Reglamento Deportivo.

3.2.14.2. Abandono antes o durante el tramo espectáculo.

- a) Los vehículos que habiendo tomado la salida al tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por el motivo que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo 3 minutos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado.
- b) Los vehículos que por causa de un incidente no puedan tomar la salida del rallye, deberán comunicarlo al Director de Carrera y obtener la autorización de los Comisarios Deportivos de la Competición.
A estos vehículos se les otorgará un tiempo del tramo espectáculo que se obtendrá añadiendo 3 minutos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado.
- c) Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo tomado la salida del rallye, no puedan llegar, por la razón que sea, a la salida del tramo espectáculo.

3.2.15. Los tiempos a invertir en los tramos de enlace 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.

3.2.16. 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.

3.2.17. Grúas.

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, de salida, o un punto intermedio del tramo con buen acceso para los vehículos de asistencia, según le convenga al organizador. Estos servicios de traslado efectuados hasta la salida, la llegada o punto intermedio 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 tener en preaviso un camión-grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera.

Artículo 4. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

4.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante, válida para el año en curso (ver PCCCTCA).

4.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes indicadas en el cuadro 4.3 y válidas para el año en curso (ver PCCCTCA)

4.3. El cuadro de licencias admitidas es el siguiente:

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE RALLYES LICENCIAS ADMITIDAS			
Tipo de Licencia / Permiso	Designación	Duración	Observaciones
CONCURSANTE (Asturias)	EC-0000-AS	Año natural	Puntúa y bloquea
CONCURSANTE (Foráneo)*	Según Emisor	Año natural	NO puntúa NI bloquea
PILOTO (Asturias)	P-0000-AS	Año natural	Puntúa y bloquea
PILOTO (Foráneo)*	Según Emisor	Año natural	NO puntúa NI bloquea
COPILOTO (Asturias)	CO-0000-AS	Año natural	Puntúa y bloquea
COPILOTO (Foráneo)*	Según Emisor	Año natural	NO puntúa NI bloquea
Permisos de Participación PILOTO	PPP-0000-AS	Un solo evento	NO puntúa NI bloquea
Permisos de Participación COPILOTO	PPC-0000-AS	Un solo evento	NO puntúa NI bloquea

* Conforme a las limitaciones establecidas en las PCCCTCA.

Artículo 5. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS.

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

- Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.
- El abandono del piloto o copiloto está prohibido.
- Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- Está prohibido al equipo, bajo penalización, bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- Ni los vehículos ni la tripulación pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye.
- En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente. Toda

infracción a esta regla será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una penalización.

- Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el Art. 11 de las PCCCTCA.
- En todo momento, los equipos deberán seguir las instrucciones de los Oficiales.

Artículo 6. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

La normativa relativa a los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Anexo 1PC – Reglamento Técnico de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

La no conformidad de un vehículo con esta normativa será objeto de no autorización a tomar la salida o una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos que puede llegar a la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 7. SEGUROS.

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

Artículo 8. PUBLICIDAD.

A nivel general será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

Artículo 9. OFICIALES

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, será de aplicación lo siguiente:

9.1. Comisarios Deportivos

Además de lo establecido en las PCCCTCA, será de aplicación lo siguiente:

- El Colegio de Comisarios Deportivos estará siempre constituido por 3 miembros. La FAPA podrá nombrar a dos de ellos.
- Permanentemente deberá existir una comunicación adecuada con Dirección de Carrera y al menos uno debe encontrarse en la proximidad de Dirección del rallye, con objeto de que puedan ser tomadas las decisiones necesarias sin retraso.
- Durante las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos podrán estar presentes las siguientes personas:
 - El Director de Carrera (o persona de su equipo que lo represente).
 - Los Delegados de la FAPA.
 - Comisario Deportivo Oyente FAPA
 - El Observador (si lo hay).
 - El Secretario del Colegio.
- En las deliberaciones para tomar acuerdos, únicamente podrán estar presentes los propios comisarios y los comisarios oyentes que no tendrán voto.

- Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos.
- El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la FAPA del informe final establecido.

9.2. Comisarios Técnicos

El organizador nombrará a un comisario jefe y el número de comisarios que estime necesario para el correcto desarrollo del rallye, pero siempre cumpliendo con los mínimos establecidos en el Art. 12.3.5 de las PCCCTCA.

9.3. Delegados de la FAPA.

• Delegado Técnico

La FAPA podrá nombrar un Delegado Técnico según lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

• Delegado de Seguridad y/o Observador

La FAPA podrá nombrar un Delegado de Seguridad y/o Observador, según lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias. Las dos funciones podrán recaer en la misma persona.

Este revisará el correcto montaje del Plan de Seguridad. Tendrá plena potestad para retrasar o anular un tramo si considera que la situación del público no es la correcta, Su horario estará calculado para que pueda finalizar el TC y dar el OK antes de la salida del coche "0".

El Coche 0 comunicará a Dirección de Carrera un informe vinculante sobre el estado del tramo.

9.4. Encargado de relaciones con los concursantes.

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

9.5. Oficial responsable de la publicidad.

Se recomienda el nombramiento de un oficial para controlar la publicidad en los vehículos participantes.

9.6. Control del itinerario y de los tramos cronometrados.

En el marco de sus funciones, el Director de Carrera y/o los Comisarios Deportivos podrán verificar, a su exclusivo criterio, todas las medidas técnicas y/o de seguridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Para ello deberán respetar las siguientes condiciones:

- Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, suministrado por el organizador.
- Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 30 minutos antes de la salida del último vehículo de la caravana de seguridad (vehículo "0").
- Si durante el recorrido del tramo cronometrado es alcanzado por el vehículo "0", se deberá parar, situarse fuera de la carretera y esperar el paso del vehículo "escoba" antes de volver a ponerse en marcha.

9.7. Coordinador de la Prueba.

La organización pondrá a disposición de los Oficiales de la Prueba, así como de la FAPA, una persona concedora de la zona y de la prueba con el fin de poder solventar cualquier necesidad o problema que surja durante la misma.

Artículo 10. DOCUMENTACIÓN DE LA PRUEBA.

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, será de aplicación lo siguiente:

10.1. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en las PCCCTCA.

Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión, de acuerdo con lo establecido en el CDI).

Todos los complementos aprobados (por la FAPA o los CCDD) deberán ser publicados en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS.

10.2. Itinerario Horario

Deberá tenerse en cuenta y respetarse para su realización lo estipulado en el artículo 3 del presente Reglamento. No seguir el itinerario establecido en el mismo, podrá entrañar una penalización al final de la etapa.

10.3. Libro de ruta (Road Book).

El Libro de Ruta deberá ajustarse al modelo y especificaciones que figuran en el Anexo 4RA del presente Reglamento. Será obligatorio que, con una antelación mínima de 15 días al inicio de la prueba, el Libro de Ruta esté disponible en la página web del rallye. Deberá ser entregado en formato FÍSICO obligatoriamente en el momento de la entrega de documentación.

10.4. Carnet de control.

El Carnet de Control deberá ajustarse al modelo y especificaciones que figuran en el Anexo 3RA del presente Reglamento.

10.4.1. El carnet de control será entregado en el CH de salida del rallye y deberá ser entregado en el CH de llegada de cada sección en donde les será reemplazado por uno nuevo.

10.4.2. Cada equipo es el único responsable de su carnet de control. 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.

10.4.3. 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.

10.4.4. 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.

10.4.5. Solamente el comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

10.4.6. 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.

10.4.7. 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 puesto de control (horario, de paso o de Reagrupamiento), entrañará igualmente la penalización correspondiente.

10.4.8. 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.

10.5 Carnet de control QR

Podrá usarse como alternativa al Carnet de Control tradicional el Carnet de Control QR siempre que la prueba cuente con los medios necesarios para su uso. Dicho Carnet dispondrá de un código QR individualizado que servirá para el ticado en los controles.

10.5.1. En caso de usarse el Carnet de Control QR, deberá informarse de su procedimiento en el Reglamento Particular de la Prueba.

10.5.2. Las anotaciones en dicho Carnet serán realizadas únicamente por el Copiloto sin intervención de los Oficiales de Cronometraje, basándose en la pantalla que existirá en cada control y que le indicará la hora a la que ha sido presentado el carnet o la hora de salida al TC o del Reagrupamiento.

Ante cualquier eventualidad a la hora de la lectura del Código QR, el equipo podrá solicitar al Cronometrador el ticado. El cronometrador tizará y comunicará la hora ticada al equipo.

En cualquier momento el Jefe de Cronometraje a instancia del Director de Carrera y/o los comisarios deportivos podrán verificar la veracidad de las anotaciones contra el sistema de cronometraje, prevaleciendo en todo momento y sin apelación posible la hora indicada en el sistema de cronometraje.

Artículo 11. IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO.

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

La ausencia de los elementos de identificación del vehículo, así como de los elementos de publicidad conllevará una penalización según el Anexo 1RA de Penalizaciones.

Artículo 12. DISPOSITIVOS DE GEOLOCALIZACIÓN – GPS.

12.1. En las competiciones puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallye, será obligatorio para los equipos participantes, la utilización de un sistema GPS y BANDERA ELECTRÓNICA “onboard” para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye. Asimismo, será obligatorio que todos los vehículos de la Caravana de Seguridad cuenten también con sistema GPS.

12.2. La normativa establecida para el uso de los citados sistemas figura como Anexo 5RA Avisos GPS al presente Reglamento Deportivo. Toda información facilitada por los sistemas GPS oficiales (desde su entrega hasta su devolución) puede ser usada por los Comisarios Deportivos para imponer las sanciones previstas.

12.3. El incumplimiento de esta normativa, y especialmente las faltas reiteradas a la misma, serán objeto de una penalización, que puede llegar a la DESCALIFICACIÓN, a criterio de los Comisarios Deportivos.

12.4. 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 500,00 € al participante.

12.5. Los Organizadores de las pruebas deberán incluir en el Road Book en una zona visible una hoja en color con las instrucciones de uso de los diferentes sistemas de GPS que se utilizan.

12.6. El uso del sistema de aviso en caso de incidencia en el desarrollo de la prueba es **OBLIGATORIO**, con lo que una vez transcurridos como máximo tres minutos desde nuestra detención estamos **OBLIGADOS** a pulsar la situación en la que nos encontramos, OK, SOS, para que en dirección de carrera hagan lo necesario acorde a nuestro estado. El incumplimiento de esta norma será objeto de una sanción establecida en el Anexo 1RA de Penalizaciones.

La comunicación de nuestro estado vía GPS no exime de la obligación de realizar la llamada a Dirección de Carrera (teléfono de emergencia) para informar del estado del equipo y de su vehículo, siendo sancionada la no realización de dicha llamada según el Anexo 1RA de Penalizaciones.

12.7 Bandera roja.

Ante una situación de bandera roja el equipo debe saber que esta NEUTRALIZADO y por tanto no debe superar los 80 km/h hasta meta y extremar las precauciones.

Artículo 13. CIRCULACIÓN.

13.1. Durante todo el desarrollo del Rally (a excepción de los Tramos Cronometrados), los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados. Queda especialmente prohibida la maniobra de cambio de dirección en forma de "Zigzag", que tiene como finalidad el "calentamiento" de neumáticos y ante el informe de un juez de hechos serán sancionados según el Anexo 1RA de Penalizaciones.

13.2. Los Agentes u oficiales 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.

13.3. 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:

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

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

13.4. Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos y/o miembros de la tripulación, si no es para devolverle a la calzada o para dejar libre la carretera.

13.5. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización:

- Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

13.6. La circulación con un parabrisas muy dañado o con el capot levantado, que obstruya la visión del conductor está especialmente prohibida. El Equipo será sancionado según el Anexo 1RA de Penalizaciones.

En cualquier caso, las autoridades pueden detener un automóvil y aplicarle el código de circulación.

13.7. Equipamiento de los vehículos

En caso de que el organizador proporcione una consola de seguridad de emergencia (sistema de seguimiento), el sistema debe ser fácilmente accesible para ambos miembros del equipo cuando estén sentados con sus arneses abrochados.

Cada vehículo deberá llevar un cartel rojo "SOS" y con la parte posterior verde "OK" que mida al menos 42 cm x 29.7 cm (A3). El cartel debe ser accesible para ambos miembros del equipo.

Cada vehículo debe llevar un triángulo reflectante rojo. Se recomienda utilizar dispositivos luminosos homologados.

Es OBLIGATORIO llevar una eslinga de remolque para poder ser remolcados por vehículos de la Organización. Se recomienda sea de al menos 2 metros aproximadamente y apropiada para poder remolcar el vehículo en caso de avería o accidente.

Artículo 14. NEUMÁTICOS.

14.1. 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. Están expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”.

14.2. Neumáticos moldeados.

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados. No se permite el corte manual (hand-cutting) o la modificación del dibujo de la banda especificada.

14.3. Tratamientos de los neumáticos.

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

14.4. 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 coche particular entre los cambios de neumáticos y que los concursantes no están superando el máximo permitido. El código de barras de los neumáticos debe ser siempre visible desde el exterior del vehículo.

14.5. Limitación de neumáticos.

Los participantes pueden utilizar la cantidad y tipo de neumáticos que estimen oportuna.

Los participantes en Copas, Trofeos o Challeges, estarán en este apartado a lo dispuesto en sus respectivos Reglamentos.

14.6. 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.

14.7. 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. Importante: no se permiten 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.

14.8. Tipo de neumáticos permitidos.

La marca de neumáticos es libre, siempre estando de acuerdo con la normativa de circulación vigente.

14.9. 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.

14.10. 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 o zonas de servicio remoto. Esta zona debe estar debidamente acotada.
- 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.
- Se autoriza a llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo. En este caso, la segunda rueda de repuesto deberá retirarse antes del procedimiento de marcaje.
- 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.

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). A la llegada al próximo P.A., el vehículo deberá llevar los neumáticos marcados en el P.A. anterior (excepto en el caso de los GT Rallye que tengan una rueda de repuesto de menores dimensiones a las que normalmente monta el vehículo y que, por lo tanto, podrán llegar con una rueda menos).
- Adicionalmente, el control de neumáticos se podrá llevar a cabo de forma electrónica con un sistema desarrollado a tal efecto.

Si en la salida de un P.A. se encontrase un neumático no conforme, este deberá sustituirse por otro conforme. El neumático no conforme será considerado nulo y quedará en poder de los Comisarios Técnicos. El tiempo concedido para el Sector de que se trate no podrá ser ampliado.

14.11. 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 concursante.
- En reagrupamientos de una duración de más de 10 minutos, si es seguido por un tramo cronometrado.

14.12. Ruedas de repuesto.

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

14.13. Cambio de neumáticos.

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

Si Entre el último P.A. y la llegada del rallye no hay más tramos cronometrados, el número de los neumáticos a utilizar es libre (respetando el resto de la normativa del presente artículo).

14.14. 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 aprobada por la FAPA bajo petición que justifique dicha excepción.

14.15. Infracciones a este artículo.

Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales del rallye, entrañará la descalificación de la prueba, para el equipo infractor.

Artículo 15. RECONOCIMIENTOS.

Se recomienda que el Organizador facilite el itinerario (CD, clave para acceder al mismo desde la página web oficial, etc.) a los equipos, desde el momento en que estos realicen la inscripción a la competición.

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

15.1. 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.

15.2. 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. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

15.3. 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 descalificación.

15.4. Limitación de los vehículos de reconocimiento.

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

- Vehículos de estricta serie.
- El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.
- Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, y los de clavos.
- En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.
- En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.

15.5.- Control y sanciones

15.5.1. Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del reglamento particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Los oficiales nombrados específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa, deberán realizar una reunión previa a la competición para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.

15.5.2. Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo al Anexo 1RA de penalizaciones; excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al CAD por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

15.5.3. Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1RA, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al CAD por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

Artículo 16. SHAKEDOWN.

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

Artículo 17. SALIDA.

17.1. Orden de salida.

El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

En rallyes de dos etapas, el orden de salida de la 2ª etapa se establecerá en función de la clasificación oficiosa de la 1ª etapa, que incluirá la suma de tiempos obtenidos en los TC y las penalizaciones en que hayan incurrido los equipos hasta el control stop del último TC que se haya celebrado. Los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera y a su exclusivo criterio, podrán modificar este orden de salida.

En rallyes de dos etapas se permite la agrupación de vehículos pertenecientes a Copas registradas en la FAPA en el orden de salida de la 2ª etapa. Dicha agrupación deberá realizarse hacia la parte más baja de la clasificación, retrasando los participantes que hayan quedado en puestos más altos, nunca adelantando a los que han quedado en posiciones más retrasadas. Esta agrupación se hará siempre previa solicitud por escrito por parte del organizador de la Copa en cuestión.

17.2. Procedimiento de salida.

17.2.1. Quince minutos (15') 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.

17.2.2. Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.

17.2.3. El equipo completo deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

17.2.4. El C.H. de salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye.

17.2.5. 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.

17.2.6. 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.

17.2.7. 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 siguiente.

17.2.8. El orden de salida de los certámenes monomarca, Copas o Trofeos se realizará de acuerdo con las prestaciones de los vehículos de las mismas, pudiendo la FAPA. hacer excepciones puntuales a esta norma. El

Director de Carrera podrá dejar un intervalo de 2 minutos entre el primero y el último de la monomarca, Copa o Trofeo con los vehículos anterior y posterior a los mismos.

Artículo 18. ASISTENCIA.

18.1. Generalidades.

18.1.1. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia.

18.1.2. 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.

18.1.3. Toda infracción concerniente a la asistencia o 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 CAD.

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

18.2.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo. 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.

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

18.2.3. 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.

18.3. Parques de Asistencia.

18.3.1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos quedan a la discreción del Organizador.

18.3.2. En el interior de los P.A. los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h.

18.3.3. 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.

18.3.4. 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.

18.4. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia (P.A.).

18.4.1. Sólo dos vehículos de asistencia como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A. (al menos uno de ellos será de tamaño turismo). Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de “asistencia” (de 28 x 15 cm) entregadas por el organizador y colocadas en sitio visible.

18.4.2. Las Marcas o instituciones que tengan convocada una Copa o Trofeo en rallyes (con reglamento aprobado por la FAPA) tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos para actuar en los P.A. y dar servicio a los equipos inscritos en sucertamen.

18.4.3. Además de los vehículos de asistencia, un vehículo de Concursante Comercial debidamente identificado, está autorizado a estacionar en el interior del P.A. Asimismo un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca, o Trofeo será autorizado a estacionar en el interior del P.A.

18.4.4. Las 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 € por placa.

18.5. Repostaje.

18.5.1. Se autoriza repostar en todas las gasolineras del recorrido designado en el Road Book de la prueba.

Artículo 19. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.

19.1. Disposiciones generales.

19.1.1. 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) según lo dispuesto en el Anexo 2RA.

19.1.2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m 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 m. más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

19.1.3. 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.

19.1.4. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto.

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

19.1.6. Está prohibido circular marcha atrás en una zona de control.

19.1.7. 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.

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

19.1.9. Los puestos de control comenzarán a funcionar 30 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.

19.1.10. 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 descalificación.

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

19.2. Señalización de los controles.

19.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo 2RA.

19.2.2. 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 2RA.

19.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de paneles en la forma indicada en el Anexo 2RA.

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.

19.3. 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.

19.4. Controles de paso.

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo 2RA. 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.

19.5. 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.

19.6. Procedimiento de control.

19.6.1. 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.

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

19.6.3. 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.

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

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

19.6.6. 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.

19.6.7. 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.

19.6.8. 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"

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

19.6.10. 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.

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

19.6.12. 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.

19.7. Hora de salida de los controles.

19.7.1. 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.

19.7.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

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

1. Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
2. Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
3. A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).
4. Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).

19.7.2.2. 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.

19.7.2.3. 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 prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.

19.7.2.4. 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.

19.8. Controles de Reagrupamiento.

19.8.1. 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.

19.8.2. 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 Rally - Duración del Reagrupamiento = 4 h.			
DESARROLLO IDEAL (Sin abandonos)		DESARROLLO REAL (Abandonan 60 vehículos)	
Hora llegada vehículo nº 1	08h 01'	Hora llegada vehículo nº 1	08h 45'
Hora llegada vehículo nº 120	10h 00'	Hora llegada vehículo nº 120	11h 50'
Hora salida vehículo nº 1	12h 01'	Hora salida vehículo nº 1	12h 01'
Hora salida vehículo nº 120	14h 00'	Hora salida vehículo nº 120	13h 00'
Duración Reagrupamiento vehículo nº 1	04h 00'	Duración Reagrupamiento vehículo nº 1	03h 16'
Duración Reagrupamiento vehículo nº 120	04h 00'	Duración Reagrupamiento vehículo nº 120	01h 10'

19.8.3. 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 15 minutos.

En el caso de reagrupamientos combinados con asistencia, una vez recibido el carnet de la siguiente sección, los equipos se dirigirán a su zona de asistencia y podrán comenzar con las labores de la misma (en este caso particular los vehículos no se encuentran en régimen de Parque Cerrado durante el reagrupamiento).

19.8.4. Después de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

Artículo 20. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO.

20.1. 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 competiciones 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). Dicha eliminación será considerada como **abandono** para las clasificaciones.

20.2. 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 no 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: $10' + 10' = 20'$

20.3. 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.

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

Artículo 21. 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.

Deberá haber canales de comunicación independientes en cada T.C.

21.1. El Director de Carrera establecerá el margen de salida del vehículo "0" en cada tramo cronometrado, en función de la longitud del mismo.

21.2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, Siendo penalizado según el Anexo 1RA de Penalizaciones.

Equipamiento de los participantes

Siempre que un automóvil esté en movimiento dentro de un Tramo Cronometrado y hasta el Control Stop, la tripulación debe usar cascos de protección homologados, toda la ropa y equipo de seguridad requeridos de conformidad con el Capítulo Equipamiento de los participantes, según lo previsto por el fabricante del equipamiento y tener sus cinturones de seguridad correctamente abrochados. Cualquier infracción será penalizada por los Comisarios Deportivos según Anexo 1RA de Penalizaciones, pudiendo llegar a la DESCALIFICACIÓN.

Normas de uso de la ropa ignífuga

En los tramos cronometrados de rallyes, las pruebas de montaña y las pruebas en circuito, todos los conductores y copilotos deben usar monos y guantes (opcional para copilotos), ropa interior larga, sotocasco, calcetines y botines homologados según las normas FIA 8856-2000 (Lista técnica N ° 27) o FIA 8856-2018 (Lista técnica no 74).

Los usuarios deben asegurarse de que las prendas no estén demasiado apretadas, ya que esto reduce el nivel de protección.

El sotocasco debe vestirse por dentro del mono ignífugo.

El sotocasco y la prenda interior superior se superpondrán un mínimo de 3 cm alrededor del cuello del conductor, excepto en la línea central delantera, donde se superpondrán al menos 8 cm.

El cuello, las muñecas y los tobillos siempre deben estar cubiertos por al menos dos prendas de protección.

La prenda interior superior e inferior se superpondrá un mínimo de 7 cm alrededor de la cintura del conductor.

21.3. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

21.4. 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.

La célula deberá estar a una distancia de 50 cm. desde la línea de salida (sentido de la marcha del rallye).

21.5. 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 podrá 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.

21.6. 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.

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

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

21.9. 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 no 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.

21.10. 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.

21.11. A una distancia mínima aproximada de 450 m. después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalado 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.

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

21.13. 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.

21.14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir AYUDA EXTERNA / ASISTENCIA PROHIBIDA (Salvo para volver a la carretera o apartar al vehículo de la misma). 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.

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

21.16. Finalización de un Tramo Cronometrado

21.16.1. Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos consideren más idóneo basándose en un informe del Jefe de Cronometraje. La premisa principal es que la clasificación general en ese momento NO VARIE. El jefe de cronometraje dispondrá de un Software de simulación de tiempos basado en distintos algoritmos con el que podrá ofrecer a los Comisarios Deportivos la asignación de tiempos más idónea para alterar lo menos posible la clasificación del Rally.

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

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

21.16.4. 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.

21.16.5. 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 competición, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 21.16.1.

21.16.6. 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.

21.16.7. Lo dispuesto en el apartado 21.16.1. 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 rojas. 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.

21.16.8. Los equipos a los que se muestre bandera roja tanto física como electrónica deberán reducir su velocidad de forma inmediata y proceder según lo especificado en el Art. 21.19.6 del presente Reglamento.

21.17. Vehículos de Seguridad.

Los organizadores deberán prever, al menos, tres vehículos de seguridad numerados como "000", "00" y "0". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido y llevarán carnet de control, debiendo presentarlo en los distintos puestos como un participante más.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye no podrá actuar como vehículo de seguridad después de su abandono.

21.18. Plan de Seguridad

El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el Anexo 6RA del presente reglamento deportivo.

21.19. Seguridad de los participantes

21.19.1. 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. Es necesario llevar en una ESLINGA, con el fin que los vehículos de la Organización puedan desplazar el vehículo a una zona menos peligrosa o incluso remolcarlos hasta la zona de salida o llegada según le interese al organizador.

21.19.2. 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. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

21.19.3. Si un equipo se ve implicado en un accidente en el que presuntamente resulte herido un espectador, debe obligatoriamente notificarlo el siguiente punto-radio indicado en el Road-Book. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción que puede llegar a la descalificación. (Se recuerda lo establecido en el artículo 195 del Código Penal).

21.19.4. Se recuerda a los equipos participantes que durante el desarrollo de un tramo cronometrado –a exclusivo criterio del Director de Carrera- se podrán mostrar banderas rojas de acuerdo con el procedimiento indicado en el Artículo 21.19.6 de este Reglamento.

21.19.5. Accidente en un Tramo Cronometrado

Accidente donde se requiere atención médica urgente:

- El interruptor SOS de la consola de emergencia debe activarse lo antes posible.
- Cuando sea posible, el cartel rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Tan pronto como sea posible, el triángulo reflectante rojo debe colocarse en una posición visible, en el mismo lado de la carretera en el que está situado el vehículo, al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el vehículo está fuera de la carretera.
- Cualquier equipo al que se le muestre el cartel rojo "SOS" desplegado, o que vea un vehículo que haya sufrido un accidente y no se le muestre el cartel verde OK, se detendrá de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los siguientes autos también se detendrán. El segundo automóvil en la escena procederá a informar al siguiente punto de radio. Los vehículos subsiguientes deberán dejar la ruta despejada para los vehículos de emergencia. A todos los equipos detenidos por este procedimiento se les asignará un tiempo por los CCDD según el Art. 21.16.1 del presente Reglamento.

Accidente en el que no se requiere intervención médica inmediata o Detención de un vehículo dentro de un tramo cronometrado, ya sea temporal o permanentemente:

- El interruptor OK en la consola de emergencia debe ser activado en el intervalo de un minuto posterior a la detención.
- El cartel verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar. Si la tripulación abandona el vehículo, se debe mostrar el letrero "OK" para que sea claramente visible para todos los demás competidores.
- Un miembro del equipo debe colocar el triángulo rojo en una posición visible en el mismo lado de la carretera que el automóvil al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el automóvil está fuera de la carretera.
- Si por cualquier motivo no fuera posible mostrar el cartel OK / SOS en cualquiera de las situaciones anteriores, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas mostrado por los miembros del equipo claramente visibles fuera del vehículo:
 - un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
 - brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS".
- El comportamiento de los participantes que siendo posible para ellos no cumplan con las reglas anteriores será comunicado por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos.
- El Road Book deberá contener una página que indique el procedimiento a seguir en caso de accidente.
- El equipo que se retire del rallye debe informar dicha retirada a los organizadores lo antes posible, salvo en caso de fuerza mayor.
- El incumplimiento de esta norma estará sujeta a una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

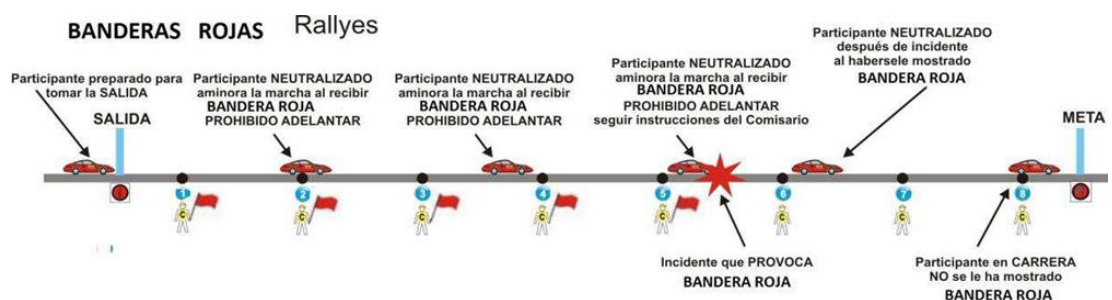
Accidente en un tramo cronometrado que involucra a una persona que no es miembro de un equipo:

- Si un equipo está involucrado en un accidente en el que una persona del público sufre lesiones físicas, el vehículo debe detenerse de inmediato y debe seguirse el mismo procedimiento que se aplica cuando es un miembro del equipo el que necesita atención médica urgente según lo establecido en este mismo artículo.

21.19.6. Bandera Roja Electrónica.

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los VEHÍCULOS.

Cuando se activa desde el control de rallye, la pantalla de la consola de emergencia se pondrá roja y mostrará el mensaje "BANDERA ROJA". Los equipos deben confirmar de inmediato la Bandera Roja electrónica presionando el botón "RECONOCIMIENTO" y proceder como se especifica a continuación.



* La orden para desplegar BANDERAS ROJAS es competencia exclusiva del DIRECTOR DE CARRERA

Significado de una bandera roja

Al recibir una bandera roja electrónica o física, el piloto debe reducir la velocidad de inmediato, mantener esta velocidad reducida hasta el final del tramo cronometrado y seguir las instrucciones de cualquier comisario o conductor de vehículos de intervención.

La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder de 80 km/h. El Director de Carrera, podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.

El incumplimiento de esta regla conllevará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

A todos los equipos a los que se les haya mostrado la Bandera Roja se les asignará un tiempo por los CCDD según el ART 21.16.1.

Si se utilizan diferentes sistemas de señalización (por ejemplo, luces intermitentes) en el tramo espectáculo, se deben incluir todos los detalles en el reglamento particular de la prueba.

Si se interrumpe o detiene tramo cronometrado y se requiere que los equipos pasen por el tramo, se debe mostrar una Bandera Roja en la salida del mismo para informar a los conductores cómo deben proceder.

21.19.7. Bandera Azul Electrónica.

El procedimiento para el uso de la bandera azul en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:

Al acercarse a otro vehículo a una distancia de 200 metros con la posibilidad de adelantar, debe presionar el botón azul. En la pantalla LED parpadearán unas líneas de color AZUL, seguido por un sonido de alerta o pitido. Cuando las líneas se queden fijas en la pantalla, indicará que el vehículo que va delante ha recibido su solicitud de paso y esta ha sido aceptada. La palabra "GO" en color verde debe aparecer en la pantalla LED del vehículo que ha solicitado el adelantamiento. En ese momento podrá pasar de manera segura. Esto generará informes inmediatos. En el caso de bloqueo que impida el paso, se informará a la Dirección de Carrera. No se recomienda adelantar si la palabra "GO" no aparece en su monitor.

21.20. Chicanes de Seguridad

21.20.1. Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes.

21.20.2. Los Comisarios Deportivos, aplicarán una penalización de un mínimo de 10 seg. según el cuadro de penalizaciones al equipo que se salte intencionadamente una chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el Anexo 1RA de Penalizaciones del presente reglamento deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la FAPA.

21.20.3. En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran o beneficiaran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo del tramo cronometrado en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los comisario(s) de la chicane.

21.21. TC Plus.

En cada rally del Campeonato de Asturias, el organizador deberá incluir un TC Plus.

Las características de dicho tramo son:

- El TC plus coincidirá con el tramo televisado de las 15:30 horas.

- La FAPA se reserva el derecho de “Apellidar” el tramo.
- La distancia debe estar comprendida entre 9 y 15 Km.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rallye. Este tramo deberá tener especial buena cobertura de teléfono y de datos.
- El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- El cronometraje será a la milésima. Para la clasificación final sólo se tendrá en cuenta la décima.
- Se establecerá una clasificación del TC Plus, donde se incluirán todas las penalizaciones en las que se incurran en el desarrollo de éste (CH de salida, salida falsa, etc.), desde el CH previo a la salida hasta el control Stop del mismo.
- En el caso que el organizador decida cambiar el orden de salida al mismo, el TC Plus deberá ser el último de una sección y estar precedido de un reagrupamiento, previa aprobación de la FAPA.
- Cualquier particularidad del TC Plus deberán estar reflejada en el Reglamento Particular del rallye.
- Se atribuirán puntos según el baremo descrito el Art. 27.
- En los rallyes celebrados en dos días, si el TC Plus se ha incluido en la 2ª etapa, los equipos que hayan tomado una Nueva Salida de acuerdo con el art. 29, podrán optar a los puntos que se otorguen por el resultado de este.
- Si el TC Plus se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir el que se otorguen o no los puntos.

Artículo 22. PARQUE CERRADO / RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO.

22.1. Generalidades.

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento. Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

22.1.2. 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 minutos, en esta zona de control, se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los medios de a bordo, modifiquen la presión de sus neumáticos.

22.1.3. 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.

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

22.1.5. 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 en el interior del mismo.

22.1.6. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros de la tripulación 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 final de etapa. Para que no se considere asistencia prohibida, el vehículo debe haber entrado en la zona de control (cruzado la pancarta amarilla de preaviso) por sus propios medios, según el

Art. 2.11 del presente Reglamento. De igual forma, una vez que el vehículo ha salido de la zona de control (cruzado el panel beige de fin de zona), los oficiales del parque no podrán continuar empujando el vehículo.

22.1.7. 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.

22.2. Reparación en el Parque Cerrado (PC).

22.2.1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que la seguridad del mismo pueda verse afectada, podrá ser reparado –previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos– dentro del PC y en presencia de un Comisario Técnico. Un miembro del equipo será autorizado a entrar en el PC para reparar o sustituir elementos del equipamiento de seguridad FIA homologados (por ejemplo, cinturones de seguridad, extintores, etc).

22.2.2. Con el previo consentimiento del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos y bajo la supervisión de un Comisario Técnico, un máximo de 3 miembros del equipo pueden proceder, si es necesario, al cambio del parabrisas o la luneta trasera.

- Si la reparación no se ha finalizado antes de la hora de salida del PC programada, al vehículo afectado se le asignará una nueva hora de salida. El retraso respecto a la hora programada, será penalizado a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

22.3. Parque Cerrado al final del rallye

22.3.1. Los equipos que suban al Pódium, una vez recogidos los Trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.

22.3.2. 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 lugar 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.

22.4. Las verificaciones técnicas finales SIEMPRE serán posteriores a la entrega de premios de la carrera, una vez publicados los resultados finales el Parque Cerrado se abrirá automáticamente a no ser que algún vehículo sea requerido permanezca en el mismo por parte de CCDD.

Artículo 23. CLASIFICACIONES.

23.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones.

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.

23.2. Publicación de resultados

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

- **Clasificaciones oficiales:** clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.

- **Clasificación Provisional:** clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
- **Clasificación Final:** clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

Artículo 24. EMPATE EN UN RALLYE.

24.1. 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.

Artículo 25. RECLAMACIONES.

25.1. Se tomará en cuenta lo reglamentado en las PCCCTCA.

Artículo 26. APELACIONES.

26.1. Se tomará en cuenta lo reglamentado en las PCCCTCA.

Artículo 27. PUNTUACIONES Y RESULTADOS A RETENER.

27.1. Puntuaciones

Las puntuaciones a establecer de cara a los resultados finales de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias de Rallyes estarán a lo dispuesto en las PCCCTCA.

27.1.1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.

27.1.2. Para los Campeonatos de Asturias, Copas, Trofeos que se establecen en el Artículo 1 del presente reglamento, se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dicho trofeos y/o copas.

PUESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
PUNTOS	30	26	23	21	19	17	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

27.1.3. Para el Campeonato de Asturias, se atribuirán puntos extra a los tres primeros clasificados del TC Plus, en base al siguiente baremo:

PUESTO	1	2	3	
PUNTOS	3	2	1	En caso de empate, se asignarán a todos los participantes empatados los puntos correspondientes al puesto más alto, quedando sin otorgarse los del más bajo.

Para optar a estos puntos del TC Plus será necesario que el participante aparezca en la clasificación final del rallye (en el caso de vehículos que hayan tomado Nueva Salida, deberán meter el coche en el Parque Cerrado final y no sacarlo hasta su apertura). En caso contrario, no se les atribuirán los puntos obtenidos, pero si quedarán bloqueados a otros participantes.

27.2. Resultados a retener

Para la elaboración de las distintas Clasificaciones Finales del Campeonato de Asturias de Rallyes y de las Copas, Trofeos y Challenges que de él se derivan se tendrán en cuenta los resultados de:

- Cuatro o menos Pruebas puntuables celebradas se retendrán todos los resultados
- De Cinco a Siete Pruebas puntuables celebradas se retendrán todos los resultados menos uno.
- Ocho o más Pruebas puntuables celebradas se retendrán todos los resultados menos 2.

Los casos de empate se resolverán por lo dispuesto en las PCCCTCA.

Para poder ser incluido dentro de las Clasificaciones Finales del Campeonato de Asturias de Rallyes y de los que de él se deriven, se tendrá que haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas celebradas, redondeado siempre al entero superior.

27.3. Atribución de puntos cuando no se puede completar la prueba.

Cuando por cualquier circunstancia no se pueda cubrir la totalidad de la distancia prevista para una prueba o competición o para los tramos cronometrados de la misma, la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:

- Si se ha disputado un tramo cronometrado (TC) y menos del 30% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos en el reglamento.
- Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de TC, será adjudicado el 50% de los puntos establecidos en el reglamento.
- Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos en el reglamento.

Artículo 28. PREMIOS Y TROFEOS.

28.1. Premios y Trofeos por Prueba.

Todas las Pruebas puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallyes concederán como mínimo los siguientes Premios y Trofeos

28.1.1. Clasificación General:

- 1º 700,00 € + Trofeos a Piloto y Copiloto
- 2º 500,00 € + Trofeos a Piloto y Copiloto
- 3º 300,00 € + Trofeos a Piloto y Copiloto
- 4º 100,00 € + Trofeos a Piloto y Copiloto
- 5º 50,00 € + Trofeos a Piloto y Copiloto
- Del 6º al 10º Trofeos a Piloto y Copiloto

28.1.2. Clasificación por Clase:

- 1º 100,00 € + Trofeos a Piloto y Copiloto

Para constituir una clase será necesario un mínimo de 3 participantes autorizados a tomar la salida.

28.1.3. En las pruebas puntuables para Campeonatos FIA o RFEdA, que a su vez sean puntuables para el Campeonato de Asturias de Rallyes, se estará a lo dispuesto en los apartados anteriores.

28.1.4. Las entregas de premios de las pruebas serán como máximo 90 minutos después de la entrada al Parque Cerrado Final del primer vehículo. Se recomienda agilizar este acto lo máximo posible sobre todo en aquellas pruebas que se celebren en Domingo.

28.2. Recompensas Finales.

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, concederá anualmente las siguientes recompensas:

28.2.1. Pilotos

Clasificación General:

- 1º 2.000,00 € + Trofeo y Pin de Oro FAPA
- 2º 1.000,00 € + Trofeo
- 3º 500,00 € + Trofeo

Clasificación por Clase:

- 1º 500,00 € + Trofeo

28.2.2. Copilotos

Clasificación General:

- 1º Trofeo y Pin de Oro FAPA
- 2º Trofeo
- 3º Trofeo

Clasificación por Clase:

- 1º Trofeo

Para que las recompensas finales sean efectivas para cada una de las divisiones (General, Clases) deberán contar con al menos 3 participantes en su Clasificación Final (ver Art. 27.2).

28.3. La aportación económica para los premios por prueba será 100% a cargo del Organizador.

La aportación económica para las recompensas finales correrá a cargo de la FAPA en su integridad.

Artículo 29. 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 etapa, 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, figurarán en cualquiera de las clasificaciones generales que se publiquen durante el desarrollo de la 2ª etapa, ni en la clasificación final del rallye.

Artículo 30. ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMÁTICOS.

Queda a elección del organizador disponer o no zonas de calentamiento de neumáticos al inicio de los tramos cronometrados. Si se opta por ponerlos, deberá hacerse en todos los tramos de la prueba, salvo causa justificada que requerirá una explicación de los motivos a la FAPA y deberá contar con la aprobación de ésta.

Se registrarán por las siguientes normas:

- Al inicio de los tramos cronometrados, una vez pasado el corte de carretera y antes del Control Horario de Salida de TC, se dispondrá una zona destinada al calentamiento de frenos y neumáticos por parte de los participantes.
- El comienzo de esta zona estará marcado con un panel AZUL (con su correspondiente preaviso) conforme el Anexo 2RA, Señalización de Controles, y estará a una distancia no menor de 100 m. del cruce de la carretera de enlace principal. Entre la pancarta de preaviso y la de comienzo de zona los participantes podrán detenerse para comprobar presiones, colocarse los elementos de seguridad, reordenarse, etc.
- La distancia efectiva de la zona de calentamiento será entre 800 y 1.100 m, y en ella no se podrá circular a velocidad anormalmente lenta ni excesivamente rápida, ni tampoco se podrá detener el vehículo.
- El final de la zona estará indicado con otro panel AZUL (con su correspondiente preaviso) conforme el Anexo 2RA, Señalización de Controles, y entre éste y la pancarta de comienzo de zona del Control horario de Salida de TC deberá haber 100 m. de distancia, donde los participantes circularán a velocidad reducida y podrán volver a comprobar presiones, recolocarse para entrar al CH en el orden correcto, etc.

NOTA

En caso de alguna errata dentro del reglamento, la FAPA tras su conocimiento podrá subsanarla