PRESCRIPCIONES GENERALES CAMPEONATO VASCO DE RALLYES 2010

ÍNDICE

Artículo 1. - DEFINICIONES

Artículo 2. - MODALIDADES GENERALES

Artículo 3. - REGLAMENTO PARTICULAR

Artículo 4. - OFICIALES

Artículo 5. - INSCRIPCIONES

Artículo 6. - SEGUROS

Artículo 7. - EQUIPOS

Artículo 8. - ITINERARIO Y LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

Artículo 9. - PLACAS DE RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

Artículo 10. - PUBLICIDAD

Artículo 11. - CIRCULACION

Artículo 12. - REPARACIONES - CARBURANTE

Artículo 13. - NEUMATICOS

Artículo 14. - RECONOCIMIENTOS

Artículo 15. - VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS

Artículo 16. - SALIDA

Artículo 17. - CARNET DE CONTROL

Artículo 18. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

Artículo 19. - TRAMOS CRONOMETRADOS

Artículo 20. - PARQUE CERRADO

Artículo 21. - CLASIFICACIONES

Artículo 22. - EMPATE EN UN RALLYE

Artículo 23. - ACTAS E INFORME FINAL

Artículo 1.- DEFINICIONES

1.1. Rallye de Primera Categoría (Prueba Deportiva)
Prueba en carretera a velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal. Un Rallye está constituido, ya sea por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por varios itinerarios que conducen a un mismo punto de concentración, fijado de antemano, al que puede seguir o no un itinerario común.
El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.

1.2. Rallysprint
Prueba de velocidad sobre un solo tramo que se desarrolla en un solo sentido y con un máximo de 3 pasadas.

1.3. Etapa
Cada una de las partes del Rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

1.4. Tramo cronometrado
Prueba de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico.

1.5. Sector de enlace
Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados “sectores de enlace”.
La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 50 Km./h., salvo autorización expresa de la EAF-FVA

1.6. Sección
Todas las partes de un rallye comprendidas entre:
—La Salida y el primer reagrupamiento.
—Dos reagrupamientos sucesivos.
—El último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

1.7. Reagrupamiento
Parada prevista por los organizadores y comprendida entre dos controles horarios, 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.

1.8. Neutralización
Tiempo en que los equipos son detenidos por los Organizadores del rallye por cualquier razón.

1.9. Parque Cerrado
Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en los Reglamentos de los Campeonatos Vascos o en el Reglamento Particular del Rallye.

1.10. Complemento
Comunicación oficial por escrito que forma parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba, destinado a modificar, clarificar o completar a este último.
Todos los complementos deben ser numerados y fechados.
La facultad de emitir complementos corresponde a:
—Al Comité Organizador hasta la Constitución del Colegio de Comisarios Deportivos. Se debe someter su aprobación a la EAF-FVA
—Al Colegio de Comisarios Deportivos desde su constitución hasta la finalización de la prueba.

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

1.12. Concursante
Persona física o jurídica, titular de una licencia de Concursante de la F.I.A. expedida por la R.F.E.D.A. o su A.D.N., valedera para el año en curso.

1.13. Equipo
Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados Piloto y Copiloto. Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada y valedera para el año en curso.

Artículo 2.- MODALIDADES GENERALES

2.1. Vehículos admitidos
Los vehículos admitidos en el Campeonato Vasco de Rallyes son los definidos en el Art. 3. del Reglamento General del citado Campeonato.

2.2. Modificaciones permitidas
Se autoriza el montaje de carenajes de protección inferior, el montaje de faros suplementarios de acuerdo con lo establecido en el Art. 254.6.7. y 255.5.8.5. del Anexo "J", el montaje de faldillas según el Art. 252.7.7. del Anexo "J" y la utilización de cristales tintados de acuerdo con el Art. 253.11 del Anexo "J".

2.3. Número de participantes
No se establece un número mínimo de participantes que tomen la salida, para que la prueba pueda celebrarse.
Las Organizaciones pueden limitar el número de inscripciones, en cuyo caso deberán señalarlo en el Reglamento Particular.

2.4. Duración de las Etapas – Velocidad obligatoria

2.4.1. En ningún caso la duración máxima prevista para una Etapa podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a ésta duración.

2.4.2. Esta regla no se aplica en los recorridos de concentración.

2.4.3. Para las etapas con 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.

Artículo 3.- REGLAMENTO PARTICULAR

3.1. Condiciones de publicación

3.1.1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo editado por la Federación Vasca de Automovilismo y deberá ser enteramente conforme a todas las condiciones dictadas por:
—El C.D.I.
—Las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos.
—Las presentes Prescripciones Generales para el Campeonato Vasco de Rallyes.
—El Reglamento General del Campeonato Vasco de Rallyes.
—Cualquier otra reglamentación o interpretación publicada en el Boletín de la F.I.A. o por la EAF-FVA

3.1.2. El Reglamento Particular deberá mencionar en forma explícita todas las disposiciones y condiciones suplementarias del Organizador, que deberán ser conformes con los textos reglamentarios.

3.1.3. Con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la Prueba, se deberán remitir a la Secretaría de la EAF-FVA dos ejemplares del proyecto de Reglamento, para obtener la preceptiva aprobación. En el plazo máximo de 15 días a la recepción del proyecto, la EAF-FVA pondrá en conocimiento del Organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación.
El Reglamento definitivo deberá ser publicado y enviados 2 ejemplares a la Secretaría de la EAF-FVA, al menos 30 días antes de la salida del Rallye.

3.1.4. En la Portada del Reglamento Particular de cada rallye puntuable para el Campeonato Vasco, así como en los Complementos al Reglamento y en la primera hoja de los resultados oficiales, deberá figurar el título del Campeonato y el logotipo oficial de la EAF-FVA

3.1.5. La fecha límite del cierre de inscripciones será, como mínimo, de 5 días antes del inicio de la Prueba.

3.1.6. La lista de inscritos con el orden de salida, según viene recogido en el Art. 8.3. de la Prescripciones Comunes de los Campeonatos, deberá publicarse y enviarse a la EAF-FVA al día siguiente del cierre de inscripciones.

3.1.7. El Reglamento Particular debe indicar el lugar y la hora de la publicación de los resultados Oficiales.
En caso de que dicha publicación se deba retrasar, la nueva hora deberá ser publicada en el Tablón Oficial de avisos.

3.2. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos – Tablón de Anuncios

3.2.1. Las disposiciones del Reglamento Particular, solo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los artículos 66 y 141 del C.D.I.

3.2.2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba.

3.2.3. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el Tablón Oficial de avisos.

3.2.4. Todo complemento difundido antes de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá recibir, por escrito, la aprobación de la EAF-FVA Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial.

3.2.5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos, deberá ser previamente aprobado por éste.

3.3. Aplicación e interpretación del Reglamento

3.3.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de las Prescripciones Generales y del Reglamento General del Campeonato Vasco de Rallyes y del Reglamento Particular, durante el desarrollo de la Prueba. Asimismo, deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.

3.3.2. Toda reclamación contra las decisiones del Director de Carrera en aplicación de los Reglamentos, será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (Art. 171 y siguientes del C.D.I.).

3.3.3. Todo caso no previsto en la reglamentación será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos autorizados para tomar una decisión (Art., 141 del C.D.I.).

3.3.4. En caso de duda de la interpretación del Reglamento, el texto en castellano dará fe. En las pruebas puntuables para Campeonatos F.I.A. dará fe el texto editado en francés.

3.3.5. Para la exacta interpretación de este texto, se aplicarán las definiciones siguientes:

3.3.5.1. "Concursante", utilizada para designar personas físicas o jurídicas.

3.3.5.2. "Equipo", utilizada para el piloto y copiloto.

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

3.3.7. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que pueda llegar a la EXCLUSION.

Artículo 4.- OFICIALES

4.1. De acuerdo con lo establecido en el C.D.I., el cuadro de Oficiales deberá ser aprobado por la EAF-FVA

4.2. El cuadro de Oficiales se configurará en los Reglamentos, para que este pueda ser aprobado, y para todas las pruebas que se celebren en esta Comunidad Autónoma, sean o no puntuables para los Campeonatos Vascos, tendrá que estar compuesto como mínimo de:

Un Director de Carrera con licencia DC.
Tres Comisarios Deportivos con licencia CD.
Un Jefe de Comisarios Técnicos con licencia OC.
Un Jefe de Cronometradores con licencia OB.
Un Secretario de Prueba con licencia SC.

El presidente del colegio de comisarios deportivos, un comisario deportivo y el jefe de comisarios técnicos serán nombrados por la EAF-FVA.

Todos ellos con licencias vigentes y cuyo número y clase aparecerán a continuación de su nombre y apellidos. Todos los Oficiales de Prueba que figuren en el Reglamento Particular, deberán comunicar su conformidad al Colegio de Oficiales Vascos de Automovilismo.

La FVA podrá nombrar a un observador, que deberá figurar en el cuadro de oficiales de la prueba. Dicho observador tendrá la potestad de ejercer si así lo viera necesario la función de Director de Competición de la Prueba. Si así fuera deberá de entregar en la FVA, por escrito, las decisiones que tuviera que tomar como Director de Competición.

4.3. Los Cronometradores y los Comisarios Técnicos deberán estar en posesión de sus respectivas licencias (OB y OC) y en el Reglamento Particular, se hará constar un equipo de Cronometradores.

4.4. En todas las pruebas, será norma obligada contar con un Médico Colegiado, responsable de la seguridad sanitaria.

Artículo 5.- INSCRIPCIONES

5.1. Solicitud de inscripción – Inscripciones

5.1.1. Todo concursante que desee participar en un rallye del Campeonato Vasco de Rallyes debe enviar la solicitud de inscripción facilitada por la Organización, debidamente cumplimentada, a la Secretaría de la Prueba antes de la hora del cierre de inscripciones. La dirección completa, teléfono, fax, etc. de la Secretaría, así como la fecha y hora del cierre de inscripciones deberán ser detalladas en el Reglamento Particular.
Los detalles relativos al copiloto pueden ser completados hasta el comienzo de las verificaciones.

5.1.2. Las inscripciones podrán realizarse por fax cursado antes de la hora límite del cierre de inscripciones, siempre que se confirme mediante carta cuyo matasellos sea de la misma fecha, debiéndose acompañar del importe de la inscripción. La falta de cualquiera de estos requisitos invalidará toda solicitud de inscripción recibida.

5.1.3. Para los concursantes extranjeros, no pertenecientes a la Unión Europea, la autorización deberá estar de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 70 del C.D.I.

5.1.4. De acuerdo con lo especificado en el Art. 74 del C.D.I., un organizador podrá rechazar una inscripción, sin estar obligado a especificar los motivos. En este caso el interesado deberá ser informado lo más tarde dos días antes de la Prueba. En las pruebas puntuables para Campeonatos Vascos, la aplicación de este artículo deberá ser aprobada por la Comisión correspondiente

5.1.5. En el caso de que el Reglamento Particular limitara el número de participantes (no menos de 50) y este fuese sobrepasado, se establecerá la lista de equipos admitidos teniendo en cuenta su palmarés por participación en el Campeonato y orden de recepción de las mismas. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.

5.1.6. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante se somete por sí mismo y por su conductor a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, y a conocer y aceptar los reglamentos aplicables en el Campeonato Vasco de Rallyes.

5.1.7. Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción.
El cambio de vehículo se permitirá hasta el momento de las verificaciones técnicas, siempre y cuando pertenezca al mismo Grupo y Clase que el vehículo inicialmente inscrito. La cilindrada del vehículo sustituto no puede ser superior a la del sustituido.

5.1.8. Si en las Verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del Grupo y/o Clase en las cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al Grupo y/o Clase que le corresponda.

5.1.9. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un sólo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

—Los organizadores, antes del comienzo de las verificaciones.
—Los Comisarios Deportivos, desde el comienzo de las verificaciones y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.
Solamente la EAF-FVA puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

5.2. Derechos de inscripción

5.2.1. Derechos de inscripción: Se establecerá un máximo de derechos de inscripción, aceptando la publicidad contratada por la Organización, que se publicará en la página web de la Federación: **www.eaf-fva.net**
Excepto las pruebas que tengan que contratar el seguro con la RFEDA, en cuyo caso el coste de la inscripción será igual al coste del precio del seguro.

5.2.2. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total de los derechos de inscripción o por un recibo emitido por la A.D.N. del Concursante.

5.3. Reembolso de los derechos de inscripción

Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

5.3.1. Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

5.3.2. En caso de que la Prueba no se celebrara.
Podrá ser reintegrada una parte de los derechos a:

5.3.3. Los concursantes que por causa de fuerza mayor, aceptada por la Entidad Organizadora, no puedan tomar la salida y lo hayan comunicado con un mínimo de dos días de antelación al día de la carrera.

Artículo 6.- SEGUROS

6.1. La EAF-FVA contratará una póliza de seguro, garantizando los riesgos siguientes:

6.1.1. La Responsabilidad Civil Obligatoria, de acuerdo con lo estipulado en las disposiciones vigentes.

6.1.2. El pago de aquellas sumas de las que resulten responsables por accidente o incendios causados por los automóviles que tomen parte en la Prueba, hasta una cuantía de la Responsabilidad Civil, por el importe legalmente exigido por accidente. El seguro entrará en vigor desde la entrada en el parque de salida y cesará al final del rallye o en el momento de abandono, exclusión o eliminación de carrera.

6.2. En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo, o en su defecto al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

6.3. Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los organizadores y los conductores titulares, quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la EAF-FVA Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.

6.4. Los vehículos de asistencia, incluso ostentando placas específicas facilitadas por la Organización, no podrán en ningún caso ser considerados como participantes en el rallye. En consecuencia, no están cubiertos por la póliza de seguro contratada por la Organización, y quedan bajo la única responsabilidad de su propietario.

6.5. Independientemente de dicho seguro de Responsabilidad Civil, los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.

Artículo 7.- EQUIPOS

7.1. El abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de transporte de un herido) entrañará la exclusión del vehículo.

7.2. Un impreso específico, considerado como "carnet de identidad", sobre el cual deberán figurar fotos recientes de identidad (4x4 cm) y las firmas de los dos miembros del equipo, así como todos los detalles relativos al vehículo, deberá encontrarse visible a bordo del mismo, durante todo el rallye, bajo pena de una penalización que puede llegar a la eliminación de la carrera.

7.3. Los dos miembros del equipo podrán conducir en el transcurso de la prueba y, para ello, deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada, valedera para el año en curso.

7.4. Los nombres del piloto y copiloto deberán figurar sobre las aletas delanteras o sobre el cristal lateral trasero del vehículo. Todo concursante que infrinja esta regla será penalizado con una multa.

Artículo 8.- ITINERARIO Y LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

8.1. Libro de Ruta

8.1.1. Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir bajo pena de eliminación de carrera.

8.1.2. En todos los casos el Libro de Ruta (Road-Book) debe ser conforme al Road-Book Standard.

8.2. Recorrido

Los equipos deben respetar íntegramente el recorrido indicado en el Libro de Ruta (Road-Book) salvo en caso de fuerza mayor decidido por los Comisarios Deportivos.

8.3. Intervalos entre las salidas

8.3.1. A la salida del Rallye o de cada etapa, el Organizador preverá la salida de los vehículos participantes con un intervalo de, al menos, un minuto.

8.3.2. Este intervalo será el mismo para todos los equipos.

8.4.- Carnet de Control

8.4.1. Debe ser entregado, al menos, un carnet de control para cada sección de cada etapa. En los controles de paso se preverá eventualmente un visado o una firma.

8.4.2. Los equipos son los únicos responsables de hacer registrar su paso por todos los puntos relacionados en su carnet de control y en el orden correcto, así como de la exactitud de las anotaciones, bajo pena de eliminación de carrera.

8.4.3. El tiempo concedido para recorrer la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en el carnet de control.

Artículo 9.- PLACAS DE RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

9.1. La Organización entregará a cada equipo los siguientes elementos:

—Un juego de dos números, que reunirán las condiciones previstas en los artículos 206 y 207 del C.D.I.
—Un juego de dos placas del rallye (opcional).

9.2. Los números serán colocados en las puertas delanteras de los vehículos.

9.3. Los números y placas deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar.

9.4. La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa del rallye, entrañará una penalización en metálico.

9.5. La ausencia simultánea de los dos números de competición o de las dos placas del rallye, entrañará la eliminación de carrera.

Artículo 10.- PUBLICIDAD

10.1. Será de obligado cumplimiento lo especificado en el Art. 7. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos.

Artículo 11.- CIRCULACION

11.1. Durante todo el transcurso del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente todas las prescripciones del Código de la Circulación. Todo equipo que infrinja estas Prescripciones será sancionado según el siguiente baremo:

11.1.1. 1ª infracción: una penalización de 300 €.

11.1.2. 2ª infracción: una penalización de 5 minutos.

11.1.3. 3ª infracción: eliminación de carrera.

11.2. Los Agentes u Oficiales que constaten una infracción al Código de la Circulación, por parte de un equipo, deberán notificársela de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

11.3. En el caso de que decidieran no parar al equipo infractor, podrán pedir las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rallye, bajo reserva de que:

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

11.3.2. Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la identidad del piloto, el lugar y la hora.

11.3.3. Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

11.4. Está prohibido, bajo pena de eliminación de carrera, remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

11.5. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización que puede llegar a la eliminación de carrera:

11.5.1. Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.

11.5.2. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

Artículo 12.- REPARACIONES - CARBURANTE

12.1. Las reparaciones y el reavituallamiento son libres durante todo el desarrollo del rallye, salvo en los casos expresamente prohibidos.

12.2. Las eventuales zonas donde la asistencia este prohibida deberán ser indicadas en el Road-Book. En estas zonas todas las reparaciones y reavituallamientos deben ser efectuados exclusivamente por el equipo con los medios de a bordo.

12.3. Se nombrarán Jueces de hechos para el control de estas zonas de asistencia prohibida y cualquier infracción constatada comportará una penalización que puede llegar a la EXCLUSION.

12.4. Limitación de elementos mecánicos

12.4.1. El precintaje de los elementos mecánicos que se citan a continuación, se realizará a los siguientes equipos:

—Obligatoriamente a los vehículos de los pilotos prioritarios F.I.A.
—Opcionalmente a los vehículos de los pilotos no prioritarios a criterio de la EAF-FVA

12.4.2. Sólo se podrá utilizar, por vehículo y rallye, un cambio y la serie de diferenciales que el vehículo tiene instalados al tomar la salida.
Se recuerda que los precintajes serán efectuados de forma que permita a los concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios.

12.4.3. Sólo se podrán utilizar dos turbos por rallye: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.
Únicamente serán precintados estos dos turbos, estando prohibido utilizar otros que no sean los indicados. Los dos turbos deberán presentarse obligatoriamente.
La no presentación o la utilización de un tercer conjunto que se constate en cualquier momento de la prueba, llevará consigo la EXCLUSION.

12.5. Carburante
El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el anexo “J” del C.D.I. La no conformidad entrañará la EXCLUSION.

Artículo 13.- NEUMATICOS

13.1. El número y tipo de neumáticos a utilizar es libre. La prohibición de neumáticos slicks entrará en vigor a partir del 1 de Enero del año 2003.

13.2. En las Copas Monomarcas el número de neumáticos a utilizar se sometería a los Reglamentos Particulares de las mismas.

13.3. Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos.

Artículo 14.- RECONOCIMIENTOS

14.1. En los Reglamentos Particulares se hará el apercibimiento a los concursantes y sus conductores de que los reconocimientos del recorrido son de exclusiva responsabilidad de los ocupantes del vehículo, sin que, bajo ningún concepto, pudiera vincularse su actuación con la Organización de la Prueba o la Federación.

Artículo 15.- VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS

15.1. Verificaciones antes de la salida y durante el rallye

15.1.1. Todos los equipos participantes en el rallye se deberán presentar al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) previstas de acuerdo con el programa del rallye.

15.1.2. La salida será denegada a los equipos que se presenten a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) fuera de los plazos previstos en el Reglamento Particular del rallye, salvo en caso de fuerza mayor aceptado por los Comisarios Deportivos.

15.1.3. El equipo deberá presentar la ficha de homologación del vehículo y las eventuales fichas anexas. En caso de no presentación de estos documentos, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una penalización que puede llegar a la no autorización para tomar la salida.

15.1.4. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un vehículo con la reglamentación técnica y/o de seguridad, le podrá ser concedido por los Comisarios Deportivos, un plazo de tiempo, para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

15.1.5. La salida será denegada a todo vehículo no conforme.

15.1.6. Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de tipo totalmente general (control de licencias, de la marca y modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con el grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad básicos, conformidad del vehículo con el Código de Circulación, etc.)

15.1.7. Se procederá a:

15.1.7.1. La identificación del equipo: cada miembro deberá estar provisto de 2 fotos recientes en formato identidad (4x4 cm).

15.1.7.2. La identificación del vehículo: el chasis y el bloque motor podrán ser objeto en todo momento de un marcaje específico.

15.1.8. En cualquier momento durante el transcurso del rallye, se podrán realizar verificaciones complementarias, tanto en lo referente a los pilotos, como al vehículo. Durante todo el rallye, el concursante es responsable de la conformidad técnica del vehículo, bajo pena de EXCLUSION.

15.1.9. Corresponde al equipo, en caso de que fueran colocadas marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.), cuidar bajo su única responsabilidad de su protección hasta el final del rallye. Su ausencia entrañará la inmediata eliminación de carrera. Corresponde igualmente al equipo verificar la buena colocación de cualquier elemento del vehículo manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

15.1.10. Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la eliminación de carrera del equipo, así como la de cualquier concursante o equipo que hubiera ocupado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la EAF-FVA

15.2. Control final

15.2.1. A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al Parque Cerrado. Se procederá a un control rápido para verificar:

15.2.1.1. Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.

15.2.1.2. Si existe motivo para aplicar alguna penalización.

15.2.2. La ausencia de una de las marcas de identificación previstas en el Art. 15.1.7. entrañará la eliminación de carrera.

15.2.3. Una verificación completa y detallada, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo a criterio exclusivo del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación, o a petición del Director de Carrera.

15.2.4. En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza suplementaria de acuerdo con las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, ésta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada la reclamación.

15.3. La verificación prevista en el Art. 15.2.3., en caso de realizarse, será llevada a cabo para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada Grupo, así como eventualmente para cualquier otro vehículo designado por los Comisarios Deportivos.
Asimismo, podrán ser verificados vehículos de los certámenes monomarca, si así está estipulado en sus reglamentos correspondientes aprobados por la EAF-FVA u otro organismo de ámbito superior.

Artículo 16.- <u>SALIDA</u>

16.1. Antes de la salida, los vehículos participantes serán agrupados en un parque cerrado de salida.

16.1.1. Los participantes, o persona designada al efecto por los concursantes, deberán depositar sus vehículos en el mencionado parque, de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular del rallye.

16.1.2. Entrar con un retraso máximo de 15 minutos en el parque de salida entrañará una penalización de 120 Euros.

16.1.3. Si el retraso es superior a 15 minutos, Los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida a los participantes retrasados, salvo causa de fuerza mayor aceptada por estos.

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

16.3. La hora exacta de salida figurará en el carnet de control de cada equipo.

16.4. Todo retraso imputable al equipo en su presentación a la salida del rallye, de una etapa o de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado) será penalizado a razón de 10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso. Si el retraso fuera superior a 15 minutos, el equipo no será autorizado a tomar la salida.

16.5. 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 ese margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en el Carnet de Control.
El intervalo previsto entre vehículos debe ser respetado.

16.6. El intervalo de 1 minuto entre cada vehículo, podrá ser aumentado si las circunstancias lo permitieran, pero debe ser el mismo para todos los equipos.

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

16.8. Para las etapas posteriores, el orden de salida podrá ser establecido de acuerdo con la clasificación provisional de la etapa precedente.

Artículo 17.- CARNET DE CONTROL

17.1. A la salida del rallye cada equipo recibirá un Carnet de Control, en el que figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Este carnet deberá ser entregado al control de llegada de cada sección y reemplazado por un nuevo carnet a la salida de la siguiente sección. Cada equipo es el responsable de su carnet de control.
La presentación del carnet de control en los diferentes controles y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo. El equipo es, pues, el único responsable de cualquier anotación hecha en el carnet de control.
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.
Las horas y los minutos serán siempre indicados de la forma siguiente: 00h 01' - 24h 00', siendo únicamente contados los minutos completos. Durante todo el rallye, la hora oficial será la indicada en el Reglamento Particular.

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

17.3. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación hecha sobre el carnet de control entrañará la eliminación de carrera.

17.4. La falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañará la exclusión.

17.5. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control, manualmente o por medio de un aparato impresor.

17.6. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y los documentos oficiales del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos que juzgarán en última instancia.

Artículo 18.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

18.1. Disposiciones generales

18.1.1. Todos los controles, es decir, 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.

18.1.2. 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 tres bandas transversales negras.

18.1.3. 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 (ver art. 20.1.2.).

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

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

18.1.6. Los Comisarios del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

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

18.1.8. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentada con el plazo establecido para la eliminación de carrera.

18.1.9. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de cualquier Comisario de Ruta responsable de un puesto de control, bajo pena de una penalización que puede llegar a la eliminación de carrera, a criterio de los Comisarios Deportivos.

18.2. Señalización de los controles

18.2.1. Debe obligatoriamente utilizarse la señalización que figura en el Anexo I.

18.2.2. Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, salidas y llegadas de tramos y controles stop, estarán señalizados por medio de paneles estandarizados de acuerdo con los dibujos del Anexo I.

18.2.3. La señalización del puesto de control se hará por medio de tres paneles de la forma indicada en el Anexo I.
NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá reforzarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.

18.2.4. Control horario.

18.2.4.1. El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo nº 1, en un panel de fondo amarillo.

18.2.4.2. El emplazamiento del puesto de control estará también indicado por el dibujo nº 1 sobre fondo rojo y el fin de la zona de control por el dibujo nº 5 (sobre fondo beige).

18.2.5. Control de paso. Se utilizarán paneles en forma idéntica a los utilizados en el Control Horario, pero sustituyendo el dibujo nº 1 por el nº 2.

18.2.6. Tramos cronometrados.

18.2.6.1. El punto de salida estará indicado por el dibujo nº 3 sobre fondo rojo.

18.2.6.2. La llegada estará pre-señalizada por el dibujo nº 4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se realizará el cronometraje, estará indicada por el dibujo nº 4 sobre fondo rojo.

18.2.6.3. Un panel STOP sobre fondo rojo estará colocado entre 100 y 300 m. más lejos. Encima de éste panel deberán colocarse 2 luces rojas intermitentes para optimizar su señalización nocturna.

18.3. Zona de control

18.3.1. Como regla general, los paneles de pre-señalización se colocarán aproximadamente 25 m. antes del puesto de control. Los paneles que indiquen el fin de una zona de control se colocarán aproximadamente 25 m. después del puesto de control.

18.3.2. No podrá realizarse ninguna reparación ni asistencia en la zona de control, es decir, entre el panel con fondo amarillo y el panel beige con tres barras transversales negras; siendo considerada dicha zona como Parque Cerrado.

18.3.3. Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control, el Jefe de Puesto deberá llevar un distintivo que permita identificarlo de forma inmediata.

18.4. Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo I, 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.

18.5. 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.

18.6. Procedimiento de control

18.6.1. 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.

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

18.6.3. 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.

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

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

18.6.6. 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.

18.6.7. 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.

18.6.8. 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.

18.6.9. Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58 no penalizará si su carnet de control es presentado entre la 18h 58' 00'' y las 18h 58' 59''
Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente forma:

a) Para todo retraso: 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto.
b) Para todo adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

18.6.10. 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.

18.6.11. En los Controles Horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización, salvo que el control de fin de etapa coincida con el del final del rallye.

18.6.12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y especialmente 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 del Puesto de Control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que impondrán la sanción que proceda.

18.7. Hora de salida de los controles

18.7.1. 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.

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

a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control (ver Arts. 18.1.3. y 20.1.2.) cuyos paneles serán dispuestos como sigue:
- **a1)** Panel de aviso amarillo representando un cronometro (comienzo de la zona).
- **a2)** Unos 25 m. después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
- **a3)** A una distancia de 50 a 200 m. panel rojo representando una bandera (salida tramo cronometrado).
- **a4)** Por último, 25 m. más lejos, panel de fin de zona (tres bandas transversales sobre fondo beige).

b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida. Además, en caso de pinchazo, será concedido al equipo afectado un tiempo máximo de 5 minutos suplementarios. La nueva hora de salida que le será señalada después de la reparación, deberá respetar el intervalo de tiempo que le corresponda.

c) Después de haber pasado el Control Horario, el vehículo concursante proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El Comisario de Ruta responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el comisario dará la salida al equipo según el procedimiento previsto en las presentes Prescripciones (ver Art. 19.4.).

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

18.8. Eliminación de carrera

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

18.8.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las pruebas donde haya más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación 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).

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

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

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

18.9. Controles de reagrupamiento.

18.9.1. Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control (ver Art. 18.1., 18.2. y 18.3.).
En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

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

18.9.3. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al comisario del puesto su carnet de control y recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación, deberán inmediata y directamente, conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en este, deberán obligatoriamente parar el motor. Los organizadores podrán entregar un nuevo carnet de control a la entrada o a la salida del parque cerrado.

18.9.4. Después de un reagrupamiento, el orden de salida se efectuará, siempre que sea posible, de acuerdo con la clasificación general establecida después de la llegada a esta zona de reagrupamiento. En caso contrario, los vehículos tomarán la salida, según su orden de llegada. En ningún caso se permitirá tomar en consideración solamente los tiempos realizados en los tramos cronometrados; la clasificación general debe ser establecida teniendo en cuenta igualmente todas las penalizaciones que se expresan en tiempo.

Artículo 19.- TRAMOS CRONOMETRADOS

19.1. Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará al segundo.

19.2. En el transcurso de los tramos cronometrados, el uso de buzo ignífugo, ropa interior ignífuga completa, casco, sotocasco, botines, guantes, Hans y arneses de seguridad, (todo homologado), es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, bajo pena de EXCLUSION.

19.3. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado, bajo pena de EXCLUSION, de no ser con autorización expresa del D.C.

19.4. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado, motor en marcha y con el vehículo colocado en línea de salida.
Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera con efecto inmediato y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

19.5. Las salidas de los tramos cronometrados se efectuarán de la siguiente manera:

19.5.1. Cuando el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga delante del control de salida, el Comisario devolverá este documento al equipo, quien quedará a expensas de tomar la salida, bién por procedimiento manual o sistema electrónico.

19.5.2. Finalizados los 5 últimos segundos, será dada la señal de salida y el vehículo deberá partir sin dilación.

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

19.7. En caso de retraso imputable al equipo, el Comisario anotará una nueva hora de salida y el retraso acumulado será penalizado a razón de un minuto por minuto o fracción de minuto.

19.8. Una falsa salida, y especialmente la efectuada antes del momento preciso de salida ,será penalizada con 1 minuto. Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser aplicadas por los Comisarios Deportivos, especialmente en caso de reincidencia.

19.9. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel de aviso amarillo y antes del panel stop, bajo pena de EXCLUSION. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada. En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores se deben situar exactamente alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

19.10. A una distancia de 100 a 300 m. después de la llegada, el equipo deberá detenerse en un control (Punto Stop) señalizado por un panel rojo "STOP" con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo). 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.

19.11. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicarán las sanciones siguientes:

19.11.1. En la salida: Eliminación de carrera.

19.11.2. En la llegada (Punto Stop): 5 minutos.

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

19.13. Dentro de un tramo cronometrado, está prohibido recibir asistencia.
A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos con la EXCLUSION del concursante infractor. Esta decisión sólo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

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

19.15. Todo equipo que rehuse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignadas, será sometido por los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de Carrera, a una penalización mínima de 10 minutos, pudiendo llegar hasta la exclusión a petición del Director de Carrera. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

19.16. Interrupción de un tramo cronometrado

19.16.1. 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 todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el peor de los tiempos lógicos realizados antes de la misma.

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

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

19.16.4. En el caso de que los Comisarios Deportivos consideraran como anormal el peor de los tiempos realizados, podrán escoger como tiempo de referencia el que les parezca más idóneo entre los otros cuatro peores tiempos.

19.16.5. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de ésta medida. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado, aunque éste fuera peor que el tiempo ficticio adjudicado a los demás equipos.

19.17. Vehículos de seguridad

La prueba deberá contar con al menos, tres vehículos "000" , "00" y "0". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido, estando siempre en comunicación y a disposición del D.C.

19.18. Seguridad de los concursantes

19.18.1. Cada vehículo participante debe transportar un triángulo rojo reflectante que, en caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo a 50 m. antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe ésta regla, le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los Comisarios Deportivos.

19.18.2. 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 ésta regla le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los Comisarios Deportivos.

Artículo 20.- PARQUE CERRADO

20.1. Generalidades

Durante el régimen de parque cerrado, está prohibido bajo pena de exclusión, hacer cualquier reparación o reavituallamiento.
Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

20.1.1. Desde su entrada en un parque de salida (si existe), de reagrupamiento, o de fin de etapa hasta su salida de los mismos (ver Art. 18.9.4.).

20.1.2. Desde su entrada en una zona de control hasta su salida de la misma (ver Arts. 18.1.3., 18.5. y 19.9.).

20.1.3. Desde su llegada al final del rallye hasta que acabe el plazo para la presentación de reclamaciones (ver Art. 24.) y sea autorizada la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos.

20.1.4. En el parque cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales del rallye que tengan una misión en el mismo.

20.1.5. A la salida del rallye podrá ser previsto un parque cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos, como máximo 4 horas antes de la salida.

20.1.6. 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 salida, de reagrupamiento o de fin de etapa (ver Art. 20.1.1.) el equipo será autorizado a entrar en el parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un parque de reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

20.1.7. Solamente los oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de salida, de un control horario, de reagrupamiento o de etapa. Esta maniobra comportará una penalización de 30 segundos, que no será tenida en cuenta para la eliminación de carrera.
En el interior de un parque cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

20.2. Reparación en el parque cerrado

20.2.1. Si los comisarios técnicos de un rallye consideran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que puede afectar a la seguridad de la circulación por carretera, éste vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un comisario técnico.

20.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso en un sector de enlace, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo perdido. El equipo recibirá una nueve hora de salida después de la reparación, si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente.

20.2.3. Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control de un Comisario autorizado o de un Comisario Técnico, está permitido al equipo, dentro de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa:

20.2.3.a Cambiar con los medios de a bordo, un neumático pinchado o deteriorado.

20.2.3.b Proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

20.2.4. Si para reemplazar el parabrisas es necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el Art. 20.2.2.

20.2.5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario el sobrepasar ésta hora entrañará una penalización en las mismas condiciones que las previstas en el Art. 20.2.2.

20.2.6. Después de haber aparcado su vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente el parque cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida a los miembros del equipo.

Artículo 21.- CLASIFICACIONES

21.1. 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.

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

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

—**Clasificaciones parciales provisionales**: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
—**Clasificación final provisional**: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
—**Clasificación final oficial**: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

Artículo 22.- EMPATE EN UN RALLYE

22.1. En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer los empates, se tomarían en consideración los tiempos del segundo, tercer, cuarto tramo cronometrado, etc. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

Artículo 23.- ACTAS E INFORME FINAL

23.1. Actas.
Durante el desarrollo del rallye, las reuniones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas que deberán ser firmadas por todos ellos.

23.2. Informe final.
El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la EAF-FVA del informe final según el modelo establecido.