



REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO VASCO DE RALLYES DE ASFALTO

ÍNDICE

- Artículo 1. – AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**
- Artículo 2. – DEFINICIONES**
- Artículo 3. – OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- Artículo 4. – PRUEBAS PUNTUABLES**
- Artículo 5. – NORMATIVA DE LAS PRUEBAS**
- Artículo 6. – ASPIRANTES Y LICENCIAS**
- Artículo 7. – NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**
- Artículo 8. – VEHICULOS ADMITIDOS**
- Artículo 9. – SEGUROS**
- Artículo 10. – PUBLICIDAD**
- Artículo 11. – OFICIALES**
- Artículo 12. – INSCRIPCIONES - PILOTOS PRIORITARIOS**
- Artículo 13. – REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS**
- Artículo 14. – PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION**
- Artículo 15. – ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**
- Artículo 16. – CARNET DE CONTROL**
- Artículo 17. – RECONOCIMIENTOS**
- Artículo 18. – VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS**
- Artículo 19. – SALIDA**
- Artículo 20. – CIRCULACION**
- Artículo 21. – ZONA DE ASISTENCIA- REPARACIONES-CARBURANTE**

Artículo 22. – NEUMATICOS

Artículo 23. – PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

Artículo 24. – TRAMOS CRONOMETRADOS

Artículo 25. – PARQUE CERRADO

Artículo 26. – CLASIFICACIONES

Artículo 27. – EMPATE EN UN RALLYE

Artículo 28.- REINCORPORACION DE UN VEHICULO A LA CARRERA

Artículo 29. – RECLAMACIONES Y APELACIONES

Artículo 30. – ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS

Artículo 31. – ACTAS E INFORME FINAL

Artículo 32. – PUNTUACIONES

Artículo 33. – RESULTADOS A RETENER

ANEXO 1.- RESUMEN DE PENALIZACIONES

ANEXO 2.- SEÑALIZACION DE CONTROLES

ANEXO 3.- LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES DE ASFALTO

ANEXO 4.- NUMEROS DE COMPETICION

ANEXO 5.- POWER STAGE (TC Plus RFEDA)

Artículo 1.- AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

- 1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato Vasco de Rallyes.
- 1.2. En las pruebas puntuables para el Campeonato **EAFFVA** ~~RFEDA~~ o ~~FIA~~ de la especialidad (o que soliciten preinspección para **otros campeonatos**) será de aplicación la reglamentación establecida por la **EAFFVA** ~~RFEDA~~ o ~~FIA~~.
- 1.3. **Únicamente la EAF-FVA puede acordar derogaciones al presente reglamento. En caso de divergencias en la interpretación del mismo, la EAF-FVA y la Dirección Deportiva de la misma será la encargada de solucionarlas**
- 1.4. **Todo aquello que no esté expresamente autorizado está prohibido.**
- 1.5. **Cualquier infracción al presente reglamento será comunicada a los CCDD quienes podrán aplicar las sanciones previstas en este reglamento como en el CDI.
Todos aquellos casos no previstos en la reglamentación aplicable serán objeto de estudio y posterior decisión, siendo estos (CCDD) los únicos con poder para ello.**
- 1.6. **El DC es el responsable de la aplicación del presente reglamento además del particular de la prueba durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos que sea de competencia exclusiva de los CCDD a los que deberá informar de cualquier incidente que suceda durante el desarrollo de la prueba.**

Artículo 2.- DEFINICIONES

- 2.1. Rallye de Primera Categoría (Prueba Deportiva)
Prueba en carretera que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal. El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.
Rallysprint
Prueba de velocidad sobre un solo tramo que se desarrolla en un solo sentido y con un máximo de 3 pasadas
- 2.2. **Inicio del rallye.**
Un rallye comienza el día de las verificaciones o los reconocimientos (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

Rallysprint
~~Prueba de velocidad sobre un solo tramo que se desarrolla en un solo sentido y con un máximo de 3 pasadas.~~
- 2.3. 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

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

2.4. Tramo cronometrado.

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

~~Prueba de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico.~~

2.5. 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 60 Km./h., salvo autorización expresa de la EAF-FVA.

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, al igual que si el enlace se efectúa por autovías o autopistas.

2.6. Sección

Cada parte del rallye separada por un reagrupamiento.

~~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.~~

2.7. 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.

2.8. Neutralización

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

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

2.9. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier operación, verificación, preparación o reparación en los vehículos, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la competición y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados

~~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.~~

2.10. 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

2.11 Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo

2.12 Asistencia prohibida

La utilización o recepción por parte del equipo, 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 31. - También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo

Art. 2.13. 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.

2.14 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..."

2.15 Comunicado

Documento oficial de naturaleza informativa que puede ser emitido por los CCDD o por el DC.

2.16 Decisión

Documento emitido por los CCDD o por el DC para comunicar una encuesta, audiencia o investigación.

2.17. 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:

Los organizadores hasta la formación del Colegio de los Comisarios Deportivos. Deberán ser sometidos a la aprobación de la EAF-FVA, salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario o al programa de reconocimientos.

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

2.18. Carnet de Control

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

2.19. Concursante

Persona física o jurídica, titular de una licencia de Concursante expedida por la EAF-FVA o su A.D.N., valedera para el año en curso.

2.20. 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.

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

Artículo 3. – OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La EAF-FVA establece los Campeonatos y las Copas y Trofeos de Euskadi siguientes:

- CAMPEONATO VASCO DE CONDUCTORES DE RALLYES
- TROFEO VASCO DE COPILOTOS DE RALLYES
- TROFEO VASCO JUNIOR DE CONDUCTORES DE RALLYES
- TROFEO VASCO JUNIOR DE COPILOTOS DE RALLYES
- TROFEO DE EUSKADI DE FORMULA LIBRE DE RALLYES

3.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán los siguientes:

- a) Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenger Vascos.
- b) Reglamento Deportivo del Campeonato Vasco de Rallyes
- c) Reglamento Técnico del Campeonato Vasco de Rallyes
- d) Reglamento Particular de la Prueba

Toda contradicción de uno de estos documentos con alguno que lo anteceda hará prevalecer lo indicado en el de rango superior.

3.3. El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento reclamaciones y apelaciones.

Artículo 4. – PRUEBAS PUNTUABLES

4.1. Las pruebas puntuables para el Campeonato Vasco de Rallyes serán publicadas en la página web de la Federación: www.eaf-fva.net

4.1.1 Las pruebas puntuables para el Campeonato Vasco de Rallyes que se disputen fuera de Euskadi tendrán coeficiente 0,75

4.2. Cualquier variación en el artículo 4.1. podrá ser realizada por la Junta Directiva de la EAF-FVA.

Artículo 5.-NORMATIVA DE LAS PRUEBAS

5.1. Además de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Trofeos y Challenges Vascos, las pruebas puntuables para el Campeonato Vasco de Rallyes, se ajustarán a la normativa estipulada para las mismas.

5.2. Todas las pruebas del Campeonato Vasco de Rallyes deberán obligatoriamente incluir en la caravana de seguridad un vehículo 00 el cual deberá ser de estricta serie al igual que el vehículo 0

5.3. Todas las pruebas del Campeonato Vasco de Rallyes deberán obligatoriamente incluir en la caravana de seguridad un vehículo banderas también llamado escoba. Dicho vehículo deberá estar tripulado por piloto y copiloto con amplia experiencia en rallyes y cumplir el protocolo establecido para dicho vehículo.

Artículo 6. – ASPIRANTES Y LICENCIAS

- 6.1.** El Campeonato Vasco de Conductores de Rallyes y los Trofeos detallados en el artículo 1 estarán abiertos a los deportistas con licencias expedidas por la EAF-FVA., según se detalla:
- Campeonato Vasco de Conductores de Rallyes: conductores que formalicen su inscripción en la prueba como primer conductor.
 - Trofeo Vasco de Copilotos de Rallyes: conductores o copilotos que formalicen su inscripción en la prueba como 2º conductor o copiloto.
 - Trofeo Vasco Júnior de Conductores de Rallyes: conductores vascos que no superen los 25 años en la temporada en curso, que no se hayan clasificado entre los 3 primeros de algún Campeonato de Rallyes o 1º de Copa, Trofeo o Challenge Vasco de Rallyes o superior.
 - Trofeo Vasco Júnior de Copilotos de Rallyes: copilotos vascos que no superen los 25 años en la temporada en curso, que no se hayan clasificado entre los 3 primeros de algún Campeonato de Rallyes o 1º de Copa, Trofeo o Challenge Vasco de Rallyes o superior._____

Asimismo serán admitidos a participar, pero no puntuarán ni bloquearán puntuaciones, todos los deportistas en posesión de una licencia expedida por cualquier ADN convenida por la EAF-FVA.

Artículo 7. – NORMAS A CUMPLIR POR LOS 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.
- 7.1 Los equipos deberán comportarse siempre de forma compatible con el espíritu deportivo**
- 7.2 El abandono del piloto o copiloto está prohibido**
- 7.3 (antes 7.1) El abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo (salvo en caso de transporte de un herido) entrañará la DESCALIFICACION del vehículo**
- 7.4 Está prohibido al equipo, bajo penalización, bloquear de forma intencionada el paso de los vehículos participantes o impedir ser adelantado.**
- 7.5 Los vehículos no pueden ser remolcados, empujados o transportados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido.**
- 7.6 En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una vía pública, un vehículo de competición solo podrá ser conducido sobre los cuatro (4) neumáticos y las cuatro(4) ruedas deben poder girar libremente. Toda infracción de este artículo será objeto de comunicación a los CCDD que podrán aplicar una penalización**
- 7.7.** 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.

- 7.8.** 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.
- 7.9.** La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante el rallye está prohibido, salvo autorización expresa de la EAF-FVA Únicamente se permite a los equipos filmar durante los reconocimientos.

A aquel equipo que no cumpla esta norma se le será impuesta una sanción por parte de los Comisarios Deportivos y las imágenes grabadas pasaran a propiedad de la EAF-FVA

Artículo 8. – VEHICULOS ADMITIDOS

- 8.1.** Toda la normativa acerca de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Reglamento Técnico para Rallyes.
La no conformidad de un vehículo con esta normativa, será objeto de su estudio por los Comisarios Deportivos.
- 8.2.** En las pruebas del Campeonato Vasco de Rallyes serán admitidos a participar de forma totalmente independiente los vehículos admitidos en otros campeonatos y que no estén incluidos en los artículos anteriores, siempre que cumplan —en su totalidad— los siguientes apartados:
- a)** Todos los integrantes del equipo deben estar en posesión de licencia federativa de su ADN de procedencia.
 - b)** Los equipamientos de seguridad del vehículo y de los miembros del equipo, deberán estar de acuerdo con lo establecido en el Código Deportivo Internacional vigente, o en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges Vascos.
 - c)** Estos vehículos deberán estar de acuerdo con la reglamentación técnica aplicable en su Certamen de donde procedan. El concursante es el encargado de demostrar la conformidad de su vehículo con respecto a la reglamentación aplicable en cada caso.
- 8.3.** En el Trofeo Vasco Junior de Rallyes serán admitidos únicamente los vehículos de las Clases 1 y 2 hasta 1600 cm³ y los vehículos de las Copas de Promoción que estimara la EAF-FVA.

Artículo 9. – SEGUROS

- 9.1.** La EAF-FVA contratará una póliza de seguro, garantizando los riesgos siguientes.
- 1.** La responsabilidad Civil Obligatoria, de acuerdo con lo estipulado en las disposiciones vigentes.
 - 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.
- 9.2.** En caso de accidente, el concursante o su representante tiene que 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 y los daños causados.

- 9.3.** 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.
- 9.4.** 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.
- 9.5.** 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 10. – PUBLICIDAD

- 10.1.** Será de obligado cumplimiento lo especificado en el Art. 8. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos.

10.2 Nombre de piloto y copiloto

Sobre los cristales traseros del vehículo deberán figurar la inicial del nombre y primer apellido del piloto y copiloto en las siguientes condiciones:

- a) Caracteres Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.**
- b) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúscula y el resto en minúscula.**
- c) El nombre del piloto figurará arriba en ambos lados del vehículo**

Artículo 11. – OFICIALES

- 11.1.** De acuerdo con lo establecido en el C.D.I., el cuadro de Oficiales deberá ser aprobado por la EAF-FVA
- 11.2.** 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 y otros dos 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 EAF-FVA podrá nombrar a un observador, que deberá figurar en el cuadro de oficiales de la prueba.

- 11.3.** 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. En cada prueba la escudería organizadora deberá contar con dos (2) comisarios técnicos OC. La EAF-FVA reforzará si es posible con al menos otros dos(2).
- 11.4.** En todas las pruebas, será norma obligada contar con un Médico Colegiado, responsable de la seguridad sanitaria.
- 11.5.** Si son nombrados Jefes de Tramo, estos deberán contar con licencia de CD o DC **o JDA.**

Artículo 12. – INSCRIPCIONES

12.1. Solicitud de inscripción – Inscripciones

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.
2. Las inscripciones podrán realizarse por fax o e-mail 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.
3. Para los concursantes extranjeros, no pertenecientes a la Unión Europea, la autorización deberá estar de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 3.14 del C.D.I.
4. De acuerdo con lo especificado en el Art. 3.14 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. 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.
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 **la EAF-FVA** ~~el C.D.I.~~ y sus anexos, y a conocer y aceptar los reglamentos aplicables en el Campeonato Vasco de Rallyes.
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.
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.

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

12.2. Derechos de Inscripción

1. Derechos de inscripción: Se establecerá un mínimo de derechos de inscripción aceptando la publicidad contratada por la Organización, que deberán ser reflejados en el Reglamento Particular de la Prueba.
2. Los derechos comprenden en el seguro obligatorio y responsabilidad civil.

12.3. Reembolso de los derechos de inscripción.

1. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:
 - a.) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
 - b.) En el caso de que la prueba no se celebrara.
2. El Organizador podrá rembolsar hasta un 100% de los derechos a los Concursantes que por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse a la salida del Rallye.
3. La no presentación de un participante inscrito en una prueba, será sancionada a criterio de los comisarios deportivos salvo causa justificada de fuerza mayor o notificación por escrito con 24 horas de antelación.
4. Las solicitudes de inscripción deberán estar en poder de la Organización, debidamente cumplimentada y con los derechos ABONADOS. Si no fuera así, no aparecerá en la lista de inscritos.
5. Será obligación del piloto o concursante hacer llegar al Organizador en la fecha del cierre de las inscripciones, mediante FAX, e-mail o personalmente, copia de la solicitud de Inscripción completamente rellena y firmada así como copia de los documentos y justificante de pago de los derechos de inscripción.
6. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total de los derechos de inscripción.

12.4. Premios.

En caso de que el Organizador entregue premios en metálico, deberá ser publicada su distribución en el reglamento particular de la Prueba.

12.5. PILOTOS PRIORITARIOS

- a) Pilotos incluidos en las listas de prioridad EAF-FVA del año actual y el anterior.
- b) La primera prueba los tres primeros clasificados del Campeonato Vasco del año anterior. Después sólo el campeón del año anterior.
- c) Pilotos que son inscritos por una marca como equipo oficial en una de las pruebas del Campeonato. Esta prioridad sólo será válida para la prueba en cuestión.
- d) Los pilotos que se encuentren clasificados en los 3 primeros lugares de la clasificación provisional del Campeonato Vasco. Esta prioridad sólo será válida para la(s) prueba(s) en la que se mantenga dicha clasificación.
- e) Copas aprobadas por la EAF-FVA, debiendo estar el criterio para cada copa en sus respectivos reglamentos.

f) Para la posición de piloto prioritario únicamente se tendrán en cuenta los puntos obtenidos en la clasificación scratch de la prueba sin incluir los obtenidos por la clasificación de clases

CONDICIONES COMUNES

- a) Si un piloto prioritario participa en alguno de los campeonatos o copas monomarca, saldrá en primer lugar de los participantes en el mismo, perdiendo — por tanto— su derecho a estar con los demás pilotos prioritarios.
- b) La EAF-FVA. podrá suspender la condición de prioritario de un piloto, cuando se inscriba con un vehículo de prestaciones claramente inferiores o superiores a las de los vehículos de los demás pilotos prioritarios.
- c) Excepcionalmente la EAF-FVA se reserva el derecho de incluir en las listas de prioritarios, previa petición del interesado, a pilotos que acrediten un palmarés deportivo cualificado, pero que no reúnan los requisitos exigidos para su inclusión directa en las mismas.
- d) En la primera prueba del Campeonato, para confeccionar la lista de prioritarios se tomará como referencia la clasificación final del año anterior

Artículo 13. – REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS

13.1. Condiciones de publicación

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 por la EAF-FVA
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. 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.
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
5. La fecha límite del cierre de inscripciones será, como mínimo, de 5 días antes del inicio de la Prueba.
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.
7. El Reglamento Particular debe indicar el lugar y la hora de la publicación de los resultados Oficiales.

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

1. Las disposiciones del Reglamento Particular, solo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los artículos 3.6 y 11.9 del C.D.I.
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. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el Tablón Oficial de avisos.
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.
5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos, deberá ser previamente aprobado por éste.

13.3. Aplicación e interpretación del Reglamento

1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del Reglamento y del reglamento particular, **salvo en los casos de competencia exclusiva de los CCDD**, 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.
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. 13 y siguientes del C.D.I.).
3. Todo caso no previsto en la reglamentación será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos autorizados para tomar una decisión (Art., 11.9 del C.D.I.).
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.
5. Para la exacta interpretación de este texto, se aplicarán las definiciones siguientes:
 - 5.1. "Concursante", utilizada para designar personas físicas o jurídicas.
 - 5.2. "Equipo", utilizada para el piloto y copiloto.
6. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando éste último no esté a bordo del vehículo.
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 14. – PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

- 14.1. La Organización entregará a cada equipo **los elementos descritos en el Anexo 4** los siguientes elementos:

- ~~—Un juego de dos números, que reunirán las condiciones previstas en los artículos 206 y 207 del C.D.I. Anexo 4.~~
- ~~—Un juego de dos placas del rallye (opcional).~~

- 14.2.** Los números serán colocados en las puertas delanteras de los vehículos.
- 14.3.** Los números y placas deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar.
- 14.4.** La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa del rallye, entrañará una penalización en metálico.
- 14.5.** La ausencia simultánea de los dos números de competición o de las dos placas del rallye, entrañará la eliminación de carrera.

Artículo 15. – ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

15.1. Libro de Ruta

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

15.2. 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.

15.3. Intervalos entre las salidas

- 1.** A la salida del Rallye o de cada etapa, el Organizador preverá la salida de los vehículos participantes con un intervalo de cómo mínimo, un minuto.
- 2.** Este intervalo será el mismo para todos los equipos, salvo por decisión del Director de Carrera por motivos de seguridad.

15.4. Carnet de Control

- 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.
- 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 en el mismo, bajo pena de eliminación de carrera.
- 3.** El tiempo concedido para recorrer la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en el carnet de control.

Artículo 16. – CARNET DE CONTROL

- 16.1.** El carnet de control será entregado a los equipos en el CH de salida del rallye en el Parque de asistencia y en la salida de la etapa siguiente, si la hubiera. Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01-24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

- 16.2.** En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.
- 16.3.** 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, bajo pena de eliminación de carrera.
- 16.4.** Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.
- 16.5.** El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse personalmente por un miembro del equipo para ser visado y la hora anotada.
- 16.6.** El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.
- 16.7.** Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.
- 16.8.** Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.
- 16.9.** Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañara igualmente la penalización correspondiente.
- 16.10.** Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

Artículo 17.- RECONOCIMIENTOS

17.1. Generalidades

- 1.** Los equipos únicamente podrán reconocer el tramo cronometrado durante los días que establezca el club organizador, así mismo el club organizador podrá a su criterio poner un número máximo de pasadas de reconocimiento por tramo. El programa horario, así como el número de pasadas permitidas se publicara en el reglamento particular de la prueba.
- 2.** Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en la prueba.
- 3.** Durante el desarrollo de los reconocimientos los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de tráfico vigentes.

La velocidad máxima durante los mismos estará limitada a 80 km/h excepto en aquellas zonas en las que las autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.

En los tramos espectáculo y/o urbanos la velocidad máxima será de 50 km/h

~~Asimismo se limitara la velocidad máxima a 50 Km./hora, excepto en las zonas en las que las autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.~~

El Organizador podrá reducir este límite de velocidad a su criterio en la totalidad o parcialidad del recorrido cronometrado, debiendo reflejarse dicha limitación. Tanto en velocidad como en situación, en el Reglamento Particular de la prueba, o en sus complementos.

4. Se recomienda al organizador entregar a cada equipo participante un adhesivo para el vehículo de reconocimiento.

17.2. Limitación de los vehículos de reconocimiento.

1. Queda terminantemente prohibido realizar los reconocimientos, con el vehículo de competición.
2. Los vehículos de reconocimiento deberán ser de estricta serie.
3. El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.
4. Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición.
5. El silenciador del tubo de escape estará en perfecto estado de uso y de funcionamiento.
6. En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.
7. Si el organizador lo facilitara, los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocado en la parte alta derecha de la luna delantera el adhesivo de reconocimiento.

17.3. Control y sanciones

1. La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que aparecen en el reglamento particular de la prueba, y de los que puedan efectuar las Autoridades Gubernativas y Locales para el control de todo el artículo 6., con el fin de que se cumpla la normativa relacionada a los reconocimientos, en todo caso deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes.
2. Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los jueces de hecho antes mencionados, llevará consigo la penalización siguiente:

1ª infracción: 20 min.

2ª infracción: No autorizado a tomar la salida.

3ª infracción: Retirada inmediata de licencia por un periodo de cuatro (4) meses.

Esta penalización será acumulable para todo el Campeonato y será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión, antes del inicio de la prueba.

Las infracciones siguientes serán penalizadas de acuerdo al siguiente baremo:
El doble de la anterior infracción.

3. Si el equipo sancionado pretende apelar esta decisión, eso no supondrá la suspensión cautelar de la sanción.
4. Cualquier oficial de la EAF-FVA es juez de hechos.

Artículo 18.- VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS

- 18.1** Tanto para las Verificaciones Administrativas como Técnicas se aplicará un control horario según cuadro presentado en el reglamento particular de cada prueba, al finalizar la publicación de la lista de inscritos.

Dichos horarios serán de obligado cumplimiento, en caso de incumplimiento por algún participante se impondrá al infractor una sanción económica de 60 Euros.

- 1.** Será obligatorio presentar en las verificaciones administrativas:

- a)** Documentación e I.T.V. en vigor
- b)** Licencia del Concurante.
- c)** Licencias de los participantes.
- d)** Permiso de conducción del piloto.

Documento en el que el conductor haga constar la validez de su permiso de conducción, así como de la legalidad y validez de la ITV del vehículo participante, cuando el tipo de prueba lo requiera

En cualquier momento del meeting, el D.C. podrá pedir la presentación de dichas documentaciones a fin de poder verificarlas. El incumplimiento de éste artículo supondrá la exclusión inmediata.

- 18.2.** Verificaciones antes de la salida y durante el rallye

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 5.** La salida será denegada a todo vehículo no conforme con la normativa de seguridad. Artículo 253 del Anexo J del CDI
- 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.)
- 7.** 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, pudiendo llegar a la **EXCLUSION**.

- 18.3.** Marcas de identificación

Corresponde al equipo cuidar y mantener bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rallye, todas las marcas de identificación y precintos del vehículo.

Corresponde asimismo al equipo verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación y precintos como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevara consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otro equipo o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción; todo ello sin perjuicio de otras sanciones complementarias que pudieran decidir de oficio el Comité de Disciplina de la EAF-FVA.

18.4. Pesaje de los vehículos

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del rallye) de los vehículos en las condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible.

El equipo que sea requerido para realizar el pesaje de su vehículo debe colaborar para que se realice en las mejores condiciones, y bajo las siguientes normas mínimas:

- Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).
- El pesaje se podrá realizar:
 - a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
 - b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto **en el interior del vehículo.**

Los oficiales correspondientes podrán, ~~en ocasiones excepcionales~~ y a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.
- **En caso de llevar a bordo dos(2) ruedas de repuesto, la segunda de ellas deberá ser retirada antes del pesaje.**

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la prueba, se pondrá a disposición de los interesados en la zona de asistencia (durante el tiempo programado para las verificaciones técnicas).

18.5. Control final

- 1.** A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:
 - Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
 - La ausencia de alguna de las marcas de identificación.
- 2.** Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).
Como norma general, la verificación de oficio se realizará a los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o a los primeros clasificados de cada categoría.
- 3.** En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos vascos. El concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

Artículo 19.- SALIDA

- 19.1.** Antes de la salida, los vehículos participantes serán agrupados en un parque cerrado de salida.
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.
 2. Entrar con un retraso máximo de 15 minutos en el parque de salida entrañará una penalización de 120 Euros.
 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.
- 19.2.** Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida.
- 19.3.** La hora exacta de salida figurará en el carnet de control de cada equipo.
- 19.4.** 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.
- 19.5.** 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.
- 19.6.** El intervalo de 1 minuto entre cada vehículo, podrá ser aumentado por motivos de seguridad.
- 19.7.** El orden de salida inicial no podrá ser modificado hasta tanto no se efectúe como mínimo el 10% del kilometraje de los tramos cronometrados.
- 19.8.** Para las etapas posteriores, el orden de salida podrá ser establecido de acuerdo con la clasificación provisional de la etapa precedente.
- 19.9** **Si el organizador tuviera prevista una ceremonia de salida, esta deberá estar contemplada en el reglamento particular de a prueba así como su desarrollo**

Artículo 20.- CIRCULACION

- 20.1.** 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:
1. 1ª infracción: una penalización de 300 €.
 2. 2ª infracción: una penalización de 5 minutos.
 3. 3ª infracción: eliminación de carrera.
- 20.2.** 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.

- 20.3.** 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:
1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación oficial.
 2. Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la identidad del piloto, el lugar y la hora.
 3. Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.
- 20.4.** Está prohibido, bajo pena de eliminación de carrera, remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverlos a la calzada o para dejar libre la carretera.
- 20.5.** Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización de eliminación de carrera:
1. Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.
 2. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- 20.6.** La velocidad en los pasos urbanos de enlace queda limitada a 30 km/h. Cualquier denuncia recibida por autoridad o juez de hecho será puesta en conocimiento de los Comisarios Deportivos que sancionaran a su criterio pudiendo llegar a la exclusión.

Artículo 21.-ZONA DE ASISTENCIA-REPARACIONES-CARBURANTES

21.1. Zona de Asistencia

1. Durante toda la prueba, solo se podrá realizar la asistencia en los lugares designados por la organización, que aparecerá publicado en el reglamento particular de cada prueba.
2. Queda terminantemente prohibido realizar asistencia a un vehículo participante, en otro lugar que no sea el designado por el organizador.

Sin embargo piloto y copiloto utilizando únicamente los medios que dispongan a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento (salvo zona específicamente prohibida) realizar asistencia sobre el vehículo.

3. **Toda infracción relativa a la asistencia o definida como "asistencia prohibida" una vez comprobada por los oficiales del rallye conllevará una penalización**

~~El incumplimiento de esta normativa será sancionada, a criterio de los comisarios deportivos de la prueba.~~

4. No se considerará asistencia el repostaje de combustible en las Estaciones de Servicio públicas que se encuentren dentro del recorrido establecido en el Road Book.
5. En el interior de los Parques de Asistencia los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h.
6. Los equipos deberán disponer de un extintor de al menos 5kg en su zona de asistencia. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible. También será obligatorio la instalación de una lona debajo del vehículo de competición que cubra todo se área. El incumplimiento de esta norma será sancionado por los Comisarios Deportivos

7. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada.
- 8. La entrega de información, comida y/o bebida deberá ser realizada exclusivamente junto a la pancarta de fin de zona del tramo y en parque de asistencia**

21.2. Reparaciones

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

21.3. Limitación de elementos mecánicos.

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
2. Solo 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.
3. Solo 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 **DESCALIFICACION EXCLUSION**.

21.4. Carburante.

1. El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el anexo "J" del C.D.I. La no conformidad entrañará la **DESCALIFICACION EXCLUSION**.
- 2. Cualquier carburante alternativo (incluidos Etanol o Bioetanol) está prohibido.**

Artículo 22.- NEUMATICOS

- 22.1.** El número de neumáticos a utilizar es libre.
- 22.2.** Los neumáticos de competición a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación FIA, para rallyes, estando expresamente prohibidos los neumáticos "slicks", "slicks rayados" y los neumáticos con "mousse". Los neumáticos deberán estar provistos de sus marcas de identificación originales, a fin de ser validos para su reconocimiento por los Comisarios Técnicos.
Se establece una moratoria "sine die" para el uso de neumáticos tanto asimétricos como convencionales

- 22.3.** En las Copas Monomarca el número de neumáticos a utilizar se sometería a los Reglamentos Particulares de las mismas.
- 22.4.** Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos.

Artículo 23.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

23.1. Disposiciones generales

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.
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.
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.).
- 4. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto**
5. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
- 6. Está prohibido circular marcha atrás en una zona de control**
7. 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.
8. Los Comisarios del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
9. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.
10. 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.
11. 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.

23.2. Señalización de los controles

1. Debe obligatoriamente utilizarse la señalización que figura en el Anexo II.
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 II.
3. La señalización del puesto de control se hará por medio de tres paneles de la forma indicada en el Anexo II.
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.

~~4.- Control horario.~~

~~4.1.- El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo nº 1, en un panel de fondo amarillo.~~

~~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).~~

~~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.~~

~~6.- Tramos cronometrados.~~

~~6.1.- El punto de salida estará indicado por el dibujo nº 3 sobre fondo rojo.~~

~~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.~~

~~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.~~

23.3. Zona de control

~~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.~~

~~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.~~

~~3.1.- 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.~~

23.4. 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.

23.5. 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.

23.6. Procedimiento de control

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.

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

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.

- 6.4.** La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.
- 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.
- 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.
- 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 la salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo, si así se lo indica el oficial responsable del mismo**
- 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.
- 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.
- 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.
- ~~**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.~~
- 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.
- 6.13.** Para todos los controles horarios del Rallye:
La hora ideal de presentación en todo caso será a minuto vencido. La presentación del carnet de control en el minuto precedente o en el minuto posterior será objeto de una penalización

23.7. Hora de salida de los controles

- 8.1.** 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.
- 8.2.** 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.
- 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~~ **Oficial** responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el **oficial** ~~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.

23.8. Procedimiento de control

- 8.1. 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.
- 8.2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
- 8.3. 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

23.9. 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. Esta igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control.~~

- 11.1. 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).
- 11.2. 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.
- 11.3. 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.
- 11.4. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, solo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

23.10. Controles de reagrupamiento.

23.10.1. 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.

23.10.2. 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.

23.10.3. 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.

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

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

"A" Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h01'

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

"B" Hora de presentación del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h45'

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

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)

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

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

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

Para el vehículo nº 120: 01h10'

~~**10.1.** 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. 23.1., 23.2. y 23.3.).~~

~~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.~~

~~**10.2.** 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.~~

~~**10.3.** 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.~~

~~10.4.~~ 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 24.- 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 independientes en cada T.C.

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

24.2. 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 hasta el Control Stop.

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

24.4. 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 y será considerado abandono.

La célula deberá estar a una distancia de 40 cm. desde la línea de salida (sentido de la marcha del rallye).

24.5. 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.

24.6. 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.

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

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

24.9. El organizador estará obligado a dar tiempos intermedios (al menos uno a mitad –aproximadamente- del recorrido del T.C.).

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 alienados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

24.10. 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.

24.11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP

24.11. A una distancia aproximada de 300 metros 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.

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

24.13. 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.

24.14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia.

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

24.16. Finalización de un Tramo Cronometrado 24.16.1. 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 –a su exclusivo criterio– consideren más idóneo.

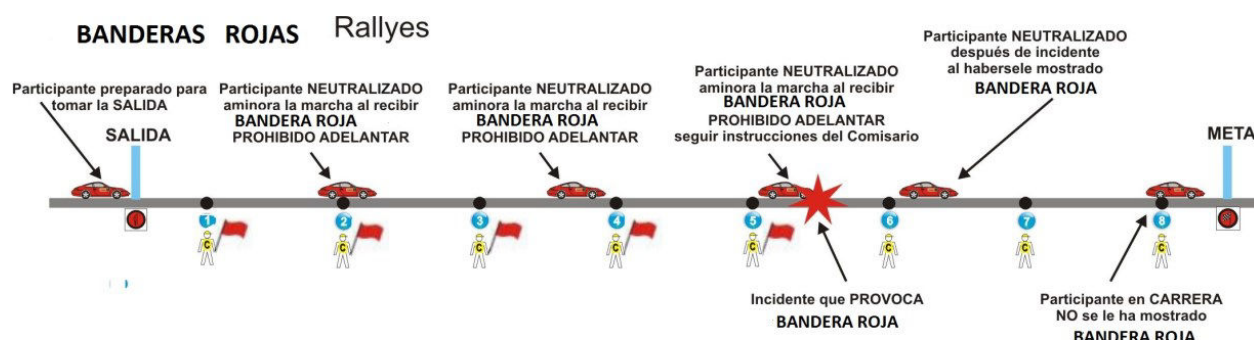
24.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

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

- 24.16.4. 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.**
- 24.16.5. 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 24.16.1.**
- 24.16.6. 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.**
- 24.16.7. Lo dispuesto en el apartado 24.16.1. 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.**
- 24.16.8. Los equipos a los que se muestre bandera roja tanto física como electrónica deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.**

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.

No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.



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

- ~~**24.1.** Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la milésima de segundo.~~
- ~~**24.2.** 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.~~
- ~~**24.3.** 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.~~
- ~~**24.4.** 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.~~
- ~~**24.5.** Las salidas de los tramos cronometrados se efectuarán de la siguiente manera:~~
- ~~**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, bien por procedimiento manual o sistema electrónico.~~
- ~~**5.2.** Finalizados los 5 últimos segundos, será dada la señal de salida y el vehículo deberá partir sin dilación.~~
- ~~**24.6.** 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.~~
- ~~**24.7.** 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.~~
- ~~**24.8.** Una falsa salida será penalizada de este modo:
1ª salida falsa: mínimo 10 segundos
2ª salida falsa: mínimo 1 minuto
3ª salida falsa: exclusión.
Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser aplicadas por los Comisarios Deportivos, especialmente en caso de reincidencia.~~
- ~~**24.9.** 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.~~
- ~~**24.10.** 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.~~
- ~~**24.11.** Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos.~~
- ~~**24.12.** 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.~~

- ~~**24.13.** 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 EXCLUSIÓN del concursante infractor. Esta decisión sólo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.~~
- ~~**24.14.** Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa en que se realicen.~~
- ~~**24.15.** Todo equipo que rehúse 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.~~
- ~~**24.16.** Interrupción de un tramo cronometrado.~~
- ~~**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, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo.~~
- ~~**16.2.** Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.~~
- ~~**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.~~
- ~~**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.~~
- ~~**16.5.** En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la Prueba, los comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 24.16.1~~
- ~~**16.6.** 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.~~
- ~~**24.17.** Vehículos de seguridad
En Rallyes se deberá contar con al menos, tres vehículos "000", "00" y "0".
En Rallysprint se deberá contar con al menos, dos vehículos "00" y "0" siendo recomendable contar con un vehículo "000".
Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido, estando siempre en comunicación y a disposición del D.C.~~
- ~~**24.18.** Seguridad de los concursantes~~
- ~~**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.~~

- 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.
- 18.3.** 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 Rutómetro. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción que puede llegar a la DESCALIFICACION. (Se recuerda lo establecido en el artículo 195 del Código Penal).

24.19 Chicanes de seguridad

- 19.1** Los Comisarios Deportivos podrán aplicar una penalización al equipo que se salte intencionadamente una chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. La penalización a aplicar será:
- Por golpear, tocar o desplazar cualquiera de los elementos de la chicane se aplicarán 10 segundos de penalización
- 19.2** En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los CCDD 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.

Artículo 25.-PARQUE CERRADO

25.1 Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

- 25.1.1.** Desde su entrada en un Parque de Salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.
- 25.1.2.** 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.
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.
- 25.1.3.** En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la competición que tengan una misión en el mismo.
- 25.1.4.** 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.

- 25.1.5. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de Salida, de un C.H., de Reagrupamiento o de etapa.**
- 25.1.6. Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, el equipo deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho Parque Cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.**
- 25.3 Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)**
- 25.2.1. 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 P.C. y en presencia de un Comisario Técnico. Un miembro del equipo será autorizado a entrar en el P.C. para reparar o sustituir elementos del equipamiento de seguridad FIA homologados (por ejemplo cinturones de seguridad, extintores...).**
- 25.3 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 puede 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 P.C. 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.**
- 25.3 Parque Cerrado al final del rallye**
- 25.3.1. Los equipos que suban al Pódium, una vez recogidos los Trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.**
- 25.3.2. Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del oficial encargado al efecto, para trasladarse en caravana al taller previsto en el reglamento. Los vehículos podrán ser conducidos por los pilotos o personal de su equipo. En el caso de que la Ceremonia de entrega de Trofeos coincida con la situación de Parque Cerrado, los vehículos convocados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán a disposición del oficial designado y se trasladarán en caravana hasta el Pódium. Una vez recogidos los Trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación. En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de Parque Cerrado, por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.**

25.3.3. Los pilotos deberán salir del Parque Cerrado por la zona específicamente habilitada para entrevistas, a la que únicamente podrán acceder los citados pilotos, la prensa y los oficiales debidamente acreditados.

- ~~25.1.~~ El Parque cerrado será obligatorio en todas las competiciones en las que estén previstas verificaciones técnicas. El Reglamento Particular de la Prueba precisará el lugar donde estará instalado el Parque Cerrado.
- ~~25.2.~~ Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación ó reavituallamiento.
- ~~25.3.~~ Desde su llegada al final de la prueba hasta 30 minutos después de publicarse la clasificación final, los vehículos permanecerán obligatoriamente en parque cerrado.
- ~~25.4.~~ A la salida de la prueba podrá ser previsto un Parque Cerrado de salida al cual deberán de estar los vehículos, como mínimo 60 minutos antes de la salida.
- ~~25.5.~~ 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.
- ~~25.6.~~ Solamente los oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de salida, de un control horario, de reagrupamiento o de etapa. Esta maniobra comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos. 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.
- ~~25.7.~~ Reparación en el parque cerrado
- ~~7.1.~~ 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.
- ~~7.2.~~ 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. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.
- ~~7.3.~~ 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:
- a) Cambiar con los medios de a bordo, un neumático pinchado o deteriorado.
 - b) Proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.
- ~~7.4.~~ Si para reemplazar el parabrisas es necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el Art. 27.7.2.
- ~~7.5.~~ 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. 27.7.2.

- ~~7.6.~~— 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 26.- CLASIFICACIONES

- 26.1.** 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.
- 26.2.** 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 27.- EMPATE EN UN RALLYE

- 27.1.** 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 28.- REINCORPORACION DE UN VEHICULO A LA CARRERA

- 28.1** General
Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba.
- ~~28.2~~ Penalizaciones
~~Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones. La penalización por cada prueba especial no completada será el peor tiempo realizado en cada una de ellas.~~
- 28.2** Reparaciones
El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse deberá ser reparado en la zona de asistencia. En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la prueba para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

28.3 Orden de salida y clasificación

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado, o en la posición que el Director de Carrera estime oportuno. En ese caso, el intervalo entre ambos vehículos – último clasificado y primer reincorporado quedará a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta las diferencias de prestaciones entre los vehículos para establecerlo. Los vehículos que se reincorporan, no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado.”

28.4 Reincorporación a carrera.

La reincorporación a la carrera de un vehículo deberá realizarse de forma obligatoria en el reagrupamiento. Si el reagrupamiento hubiera finalizado a la llegada del vehículo en cuestión, este no podrá reincorporarse a la carrera hasta el siguiente reagrupamiento. En el caso de no haber más reagrupamientos, el equipo quedará definitivamente fuera de carrera.

Artículo 29.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

29.1. Será de aplicación el artículo 16, Reclamaciones y Apelaciones, de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos Vascos.

Artículo 30.- ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS

30.1 Se recomienda que en el plazo máximo de 30 minutos desde la llegada del último participante al Parque Cerrado y publicada la clasificación provisional, se pueda proceder a la entrega de Premios y Trofeos de la Prueba.

30.2 La asistencia de todos los equipos, clasificados y presentes en el Parque Cerrado, en la ceremonia de entrega de Trofeos es obligatoria, la no asistencia de los equipos ganadores, será motivo de pérdida del trofeo y premio correspondiente.

30.3 Si como consecuencia de un error, reclamación o verificación de oficio, un equipo perdiera el puesto que le otorga un premio o trofeo, este está obligado a devolverlo en perfectas condiciones y en el plazo máximo de 7 días al ganador del mismo. Su no devolución será objeto de estudio por parte del Comité de Disciplina de la EAF-FVA, con una sanción que será a criterio del mismo.

Artículo 31.- ACTAS E INFORME FINAL

31.1. 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.

31.2. Informe final.

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

Artículo 32.- PUNTUACIONES

32.1. En cada Prueba puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:

- Clasificación General Scratch para todos los vehículos admitidos.
- Una Clasificación General para cada una de las Clases.
- Una Clasificación General para los Copilotos.
- Una Clasificación General para el Trofeo Júnior.

32.2. Atribución de puntos.

Teniendo en cuenta que los participantes que no opten al Campeonato Vasco de Rallyes no puntúan ni bloquean puntuaciones, se atribuirán como sigue:

2.1. Para el Campeonato Vasco de Conductores de Rallyes:

Clasificación General Scratch:

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	21	18	15	12	10	8	6	4	2	1

Clasificación por Clases (3 participantes mínimo)

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Puntos	6	5	4	3	2	1

Clasificación por Clases (menos de 3 participantes)

Posición	1º	2º
Puntos	4	3

Deberán sumarse los puntos obtenidos según la posición obtenida en la Clasificación Scratch más los correspondientes a la clase.

2.2. Para el Trofeo Vasco de Copilotos, se aplicará el mismo criterio que para el Campeonato Vasco de Conductores.

2.3. Para el Trofeo Vasco de Conductores Júnior, una vez realizada la clasificación formada únicamente por participantes en este Trofeo, se atribuirán los puntos como sigue:

Clasificación General Scratch:

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	21	18	15	12	10	8	6	4	2	1

2.4. Para el Trofeo Vasco de Copilotos Júnior, una vez realizada la clasificación formada únicamente por participantes en este Trofeo, se atribuirán los puntos como sigue:

Clasificación General Scratch:

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	21	18	15	12	10	8	6	4	2	1

32.3. Empates en una prueba.

En caso de producirse un empate en carrera se sumarán los puntos de estos y los premios, y se dividirán a partes iguales entre los que tengan el mismo tiempo.

32.4. Cuando por cualquier circunstancia no se pueda cubrir la totalidad de la distancia prevista para una prueba o competición (tramos cronometrados) la adjudicación de puntos para la clasificación del campeonato se realizará de la siguiente manera:

a - Si se ha disputado un tramo cronometrado y menos del 30% del kilometraje previsto del total de tramos cronometrados, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos como puntuación en este reglamento.

b- Si se ha disputado entre el 30% y el 50% de los kilómetros del total de tramos cronometrados, se adjudicará el 50% de los puntos establecidos como puntuación en este reglamento.

c- Si se ha disputado más del 50% de los kilómetros del total de tramos cronometrados, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos como puntuación en este reglamento.

Artículo 33.- RESULTADOS A RETENER. PREMIOS Y TROFEOS

33.1 El número de resultados a retener para el Campeonato Vasco de Conductores y los Trofeos Vascos por Clases, de Copilotos, de Conductores Júnior y de Copilotos Júnior será el total de todas las pruebas celebradas menos una.

En caso de empate al final del Campeonato, este será decidido de acuerdo con el artículo 18.1 de Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges Vascos.

No se podrá descontar como resultado una exclusión en una prueba.

33.2 Para optar a estos premios finales, se deberá tomar la salida en al menos, el 60% de las pruebas puntuables. Los decimales se redondearán hacia arriba.

Es obligatoria la presencia en el reparto de premios y trofeos del deportista, la no asistencia será motivo de pérdida del trofeo correspondiente.

Se entregarán premios a los equipos ganadores scratch y a los equipos ganadores de cada clase.

33.3 En el caso de ser tres o menos pruebas las puntuables, será de aplicación el Artículo 4.2 de las Prescripciones Comunes.

ANEXO AL REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLYES DE ASFALTO

ANEXO 1 RESUMEN DE PENALIZACIONES


















ART.	MOTIVO	VEZ	SANCION
7.1	Abandono de un miembro del equipo	Todas	Descalificación
7.1	Admisión de un tercero a bordo	Todas	Descalificación
7.2	Falta del "carnet de identidad".	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
7.4	No hacer figurar el nombre del piloto y copiloto, o no ser de la forma descrita.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
7.5	Usar o tener equipos de filmación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
14.4	Ausencia de uno de los números del rallye	Todas	50 euros
14.5	Ausencia simultanea de los números del rallye	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
15.2	No seguir el itinerario establecido	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
16.3	Carnet de Control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	Descalificación
16.5	No presentar el Carnet de Control en los puestos correspondientes	Todas	Descalificación
16.6	No presentar el Carnet de Control en los puestos correspondientes	Todas	Descalificación
16.7	Hacer anotaciones distintas a las del Comisario del puesto de control	Todas	Descalificación
16.8	Hacer rectificaciones o modificaciones en el Carnet de Control	Todas	Descalificación
16.9	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un C.H. No entrega del Carnet de Control en cada control.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
17.3.2	No respetar la normativa sobre reconocimientos	1ª vez 2ª vez 3ª vez	20 minutos No autorizado a tomar la salida Retirada inmediata de licencia por 4 meses
18.1	No cumplir horario de verificaciones	Todas	60 €
18.2.2	Presentarse tarde a las verificaciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a ser no autorizado a tomar la salida.
18.2.3	Falta de Ficha de Homologación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
18.2.5	No conforme con la normativa de seguridad.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
18.2.7	No conforme con el Reglamento Técnico	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
18.3	Falta de marcas de identificación y precintos.	Todas	Descalificación
18.3	Manipulación de marcas de identificación y precintos.	Todas	Descalificación Traslado del expediente a Disciplina
18.4	Incumplimiento de la normativa sobre pesaje	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .

19.1.2	Entrada en Parque con un retraso no superior a 15 minutos	Todas	120 euros
19.1.3	Entrada en Parque con un retraso superior a 15 minutos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a ser no autorizado a tomar la salida.
19.4	Retraso en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, hasta un máximo de 15'	Todas	10" por minuto o fracción de minuto de Retraso
19.4	Retraso de más de 15' en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace.	Todas	No autorizado a tomar la salida
20.1	No respetar el Código de Circulación	1ª vez	300 euros
		2ª vez	5 minutos
		3ª vez	Descalificación
20.4	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo	Todas	Descalificación.
20.5.1	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que les adelanten	Todas	Descalificación.
20.5.2	Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo	Todas	Descalificación.
20.6	Infracción de velocidad o conducción en zona urbana de enlace	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
21.1	Infracciones a la normativa de asistencia	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
21.1.6	Falta de lona y/o extintor en asistencia	Todas	No autorizado a tomar la salida
21.1.7	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones	1ª vez	300 euros
		2ª vez	500 euros
		3ª vez	A criterio de los Comisarios Deportivos. Estas penalizaciones son acumulativas dentro de la misma temporada.
21.2	Infracciones a la normativa de reparaciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
21.4	Infracción a la normativa de carburante	Todas	Descalificación
22	Incumplimiento sobre la normativa de neumáticos	Todas	Descalificación
23.1.4	Parar en una zona de control mas tiempo del necesario	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
23.1.9	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
23.6.2	Detenerse o avanzar excesivamente lentos entre el panel de aviso y la zona de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación	Por adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto.
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación	Por retraso	10 segundos por cada minuto o fracción de minuto.
23.6.12	Infracción de las normas de Procedimientos de Control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
23.8	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido o circular marcha atrás en la zona de control	Todas	Descalificación
23.8.1	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios	Todas	Eliminación de carrera
23.8.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye o un retraso global (rallyes de 2 etapas) de mas de 60'	Todas	Eliminación de carrera
23.9.1	Poner en marcha el vehículo con ayuda de una batería transportada en el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
23.9.3	No llevar el vehículo inmediatamente al Parque Cerrado.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.

























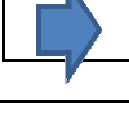



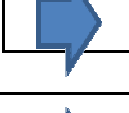





24.2	No llevar completo el equipo personal de seguridad en un tramo cronometrado	Todas	Descalificación
24.3	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	Descalificación
24.7	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
24.8	Falsa salida	1ª vez 2ª vez 3º vez	Mínimo 10 segundos Mínimo 1 minuto Descalificación
24.9	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel de Stop	Todas	Descalificación
24.12	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
24.14	Recibir asistencia	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
24.10	Rehusar tomar la salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, con una penalización mínima de 10 minutos.
24.18.1	No llevar o no colocar correctamente el triángulo rojo reflectante	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos con una multa mínima de 200 euros.
24.18.2	No mostrar la señal OK	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos con una multa mínima de 200 euros.
24.18.3	Accidente con omisión de ayuda	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la Descalificación
24.19.1	Tocar, golpear o desplazar chicane	Todas	10 segundos
25.1.6	Realizar reparaciones o reavituallamiento en Parque Cerrado	Todas	Descalificación
25.1.7	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
25.1.7	Volver a entrar en el Parque Cerrado, después de haber salido de el	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
25.6	Empujar el vehículo, en los lugares indicados, personas distintas a las autorizadas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
25.6	Transportar una batería en el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación .
25.2	Reparar en las condiciones establecidas	Todas	10" por minuto o fracción de minuto
25.7.5	Sobrepasar las condiciones establecidas	Todas	10" por minuto o fracción de minuto
30.2	No asistir a la entrega de Trofeos	Todas	Perdida del Premio y Trofeo.
30.3	No devolución de Premios o Trofeos	Todas	Estudio por parte del Comité de Disciplina

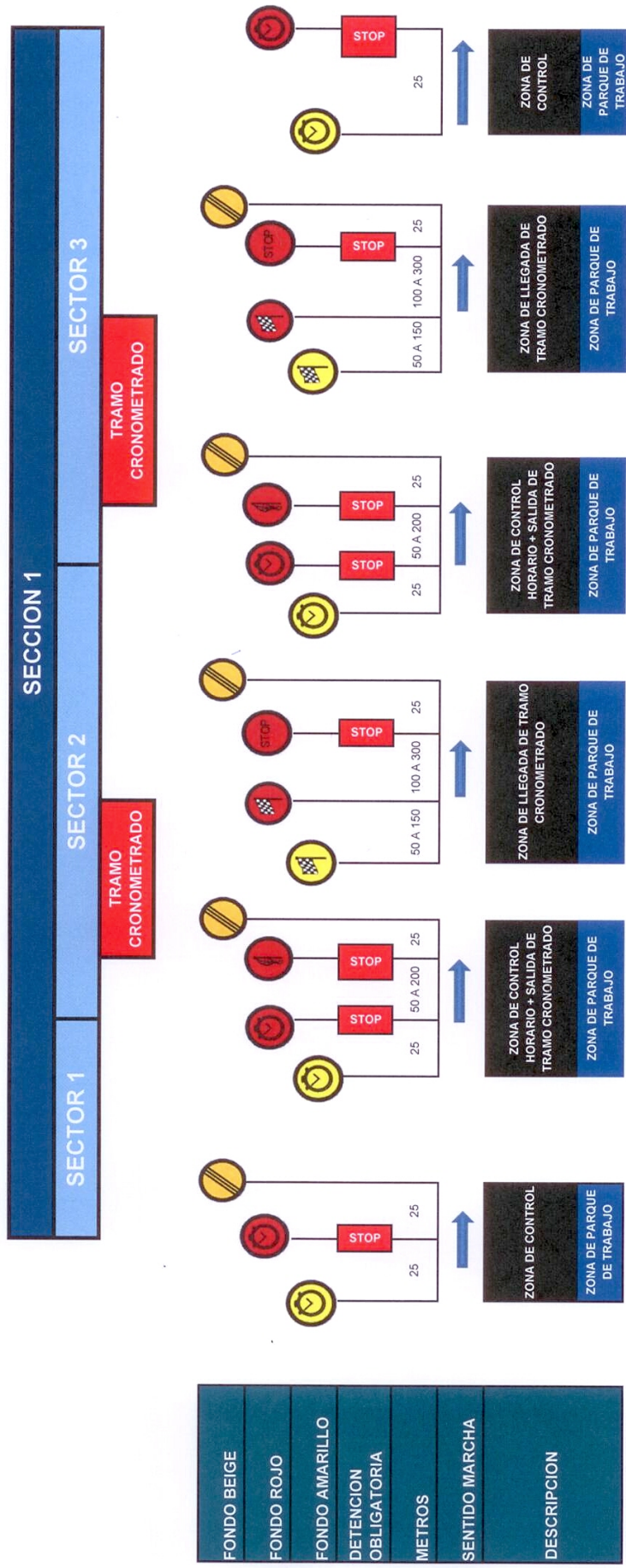
ANEXO AL REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLYES DE ASFALTO

ANEXO 2 SEÑALIZACION DE CONTROLES

DIRECCION	TIPO DE CONTROL	ZONA DE CONTROL				DIRECCION
	CONTROL HORARIO	PRE AVISO DE CONTROL HORARIO	CONTROL HORARIO	FIN DE ZONA		
		 Señal amarilla principio de zona de control	 Señal roja, parada obligatoria	 Señal amarilla. Final de zona de control		
ZONA DE PARQUE CERRADO						
	CONTROL HORARIO DE SALIDA DE TRAMO	PRE AVISO DE CONTROL HORARIO	CONTROL HORARIO	SALIDA	FIN DE ZONA	
		 Señal amarilla principio de zona de control	 Señal roja, parada obligatoria	 Salida Tramo Cronometrado. Salida parada.	 Señal amarilla. Final de zona de control	
ZONA DE PARQUE CERRADO						
	LLEGADA DE TRAMO	PRE AVISO DE LLEGADA	LLEGADA	STOP	FIN DE ZONA	
		 Señal amarilla principio de zona de control	 Llegada Tramo Cronometrado.	 Señal roja, parada obligatoria	 Señal amarilla. Final de zona de control	
ZONA DE PARQUE CERRADO						

Todas las distancias son aproximadas.

DIRECCION	TIPO DE CONTROL	SEÑALIZACION
	CONTROL HORARIO	 ↔ 25 m ↔  ↔ 25 m ↔ 
	CONTROL HORARIO Y SALIDA TRAMO	 ↔ 25 m ↔  ↔ 50 m ↔  ↔ 25 m ↔ 
	LLEGADA TRAMO	 ↔ 50 m ↔  ↔ 300m ↔  ↔ 25 m ↔ 
	PUESTO DE RADIO	 ↔ 100 m ↔ 
	PUESTO DE ASISTENCIA MEDICA	 ↔ 100 m ↔ 
	ENTRADA ASISTENCIA	 ↔ 25 m ↔  ↔ 25 m ↔ 
	SALIDA ASISTENCIA	 ↔ 25 m ↔  ↔ 25 m ↔ 
	REFUELLING	 ↔ REPOSTA.IF ↔ 
	CONTROL DE NEUMATICOS	
	MARCAJE DE NEUMATICOS	



ANEXO AL REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLYES DE ASFALTO

ANEXO 3

LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES DE ASFALTO

(Será de aplicación lo dispuesto en el Anexo 3 de la normativa del Cpto. de España de Rallyes de Asfalto RFEDA)

1.- Dispositivo Sanitario en los Tramos Cronometrados

Será obligatorio la presencia de una unidad SVA y una unidad de rescate, homologada por la EAF-FVA, en cada tramo cronometrado además de la presencia de una unidad SVB. Se recomienda que al menos el vehículo de rescate, así como la unidad SVA este en la salida del tramo cronometrado, situando la unidad SVB a criterio del Director de Carrera.

2.- Dispositivo de Grúa en los Tramos Cronometrados

Se contará con la presencia de una grúa en la salida de cada Tramo Cronometrado.

Las grúas de los tramos cronometrados están al servicio exclusivo de la organización y tienen como única misión la retirada de los vehículos que obstruyan el normal desarrollo del Rallye.

Ninguna reclamación será aceptada sobre el uso de grúas.

Todos los vehículos deben estar equipados con una anilla de remolque delantera y otra trasera en todas las pruebas. Este enganche solo se usará si el vehículo puede moverse libremente. Deberá ser fácilmente visible y estar pintada en amarillo, rojo o naranja.

3.- Vigilancia

La vigilancia dentro de cada tramo cronometrado se realizara mediante una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido con una distancia recomendada de aproximadamente 2-3 kilómetros entre ellas. Asimismo se deberán cerrar todos los caminos con cinta delimitadora. Todos los puestos de radio deberán contar obligatoriamente con bandera amarilla (2) y amarilla con franjas rojas(suelo deslizante), extintor y sepiolita. Además sus integrantes deberán llevar chaleco o peto reflectante

4.- Road Book. Cruz Roja/OK

Cada Road Book deberá tener, preferentemente como contra-portada, una cruz roja, y por el lado contrario, una señal de "OK". En caso de un accidente que no haya provocado heridos que precisen atención médica inmediata, la señal "OK" deberá mostrarse claramente por un miembro del equipo participante a los siguientes 3 vehículos participantes .

Si el equipo abandona el vehículo, deberá dejar la señal de "OK" verde para que sea visible para otros participantes.

Si por el contrario necesita atención médica urgente, la señal roja deberá mostrarse, si es posible, a los 2 vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.

A todos los participantes se les debería recordar esta regla mediante una notificación escrita, entregada durante la entrega de documentos.

Cualquier equipo que no cumpla esta regla, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

ANEXO 4 NUMEROS DE COMPETICION

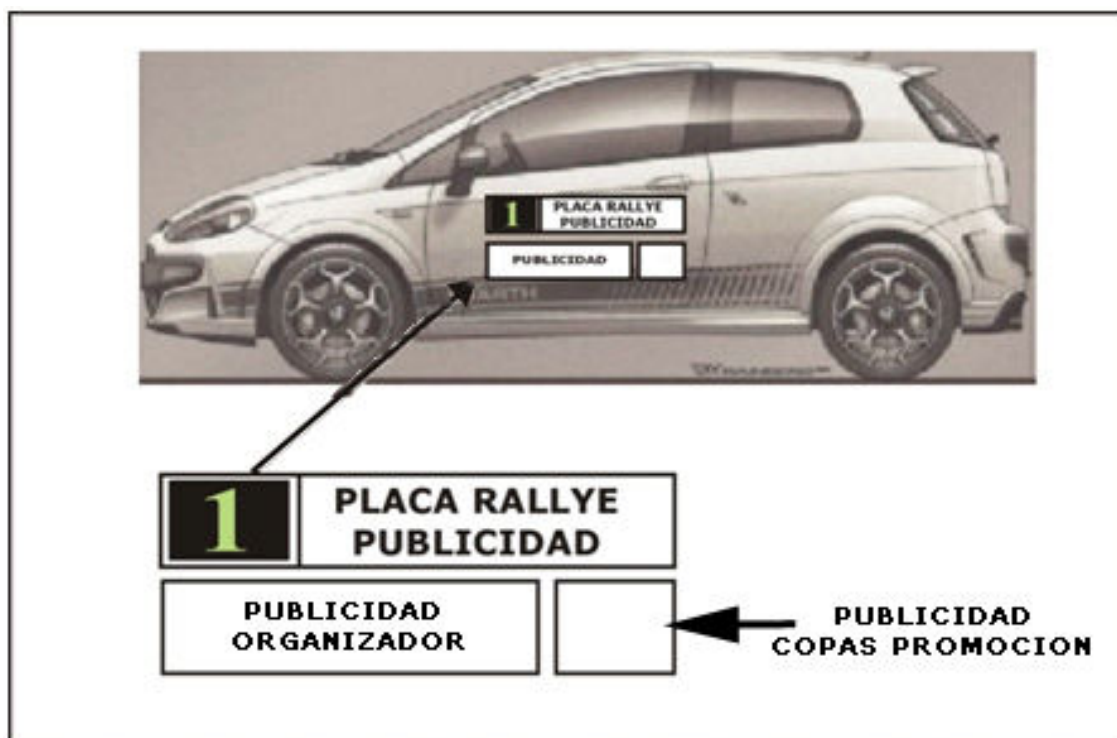
Los números de competición sobre cada vehículo se colocaran como mínimo sobre las puertas delanteras o a la altura del habitáculo del piloto a cada lado del coche. **Además deberán ser de un material que no se despegue con la lluvia (los de papel) y no deje marcas al retirarlo (tipo vinilo).**

Las medidas serán las siguientes:

El recuadro donde van los números será de 18 x 18 cm, rodeado de un ribete en color blanco de 0,5 cm.

Los números serán de una altura de 16,5 cm por 7,5 cm de anchura, siendo la anchura del trazo de 3 cm.

El recuadro donde va la Placa del Rallye así como la publicidad obligatoria será de 19 cm de alto por 400 cm de ancho.



Cristales laterales traseros (rallye y rallysprint)

Dos juegos de números de competición en color naranja fluorescente (PMS 804) de 20cm de altura y anchura de trazo de 25mm que se colocarán delante o encima de los nombres de piloto y copiloto.

Cristal trasero: Un juego del número de competición, en color naranja fluorescente (PMS 804), de 14 cm. de altura. Este(os) número(s) se colocará(n) en un área de 15 cm² en la parte superior izquierda o derecha del cristal trasero y deberá(n) ser legibles desde la parte posterior del vehículo. En las pruebas de montaña este número se colocarán la zona superior derecha (lado copiloto)

ANEXO 5

POWER STAGE

Instauración de la llamada Power Stage con la siguiente reglamentación:

Las características de dicho tramo son:

- El Power Stage podrá ser cualquier tramo diurno del rallye.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rallye.
- El Power Stage deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- El en caso de celebrarse un Shakedown, éste podrá ser parte del Power Stage.
- El cronometraje será a la milésima, para así evitar los empates.
- Se establecerá una clasificación del Power Stage, donde se incluirán todas las penalizaciones en las que se incurran en el desarrollo del mismo, (CH de salida, salida falsa, etc.).
- En el caso que el organizador decida cambiar el orden de salida al mismo, el Power Stage deberá ser el último de una sección y estar precedido de un reagrupamiento.
- Cualquier particularidad del Power Stage deberán estar reflejada en el Reglamento Particular del rallye.
- En los rallyes celebrados en dos días, si el Power Stage se ha incluido en la 2ª Etapa, los equipos que se hayan reincorporado a la prueba según el Art. 29 del Reglamento Deportivo de Rallyes podrán optar a los puntos que se otorguen por el resultado del mismo.
- Si el Power Stage se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir el que otorguen o no los puntos.
- En el caso que se fuera a retransmitir por TV o Internet, el organizador deberá seguir las directrices de la EAF-FVA.

La puntuación otorgada en el Power Stage será la siguiente:

1er clasificado	3 puntos
2º clasificado	2 puntos
3 er clasificado	1 punto

1º de cada clase 1 punto **(incluida la clase 10 o FL)**

ANEXO 6 - FUNCIONAMIENTO DEL DISPOSITIVO GPS BANDERA ELECTRONICA Y BANDERA FISICA

- GPS o Bandera ROJA electrónica

El uso del dispositivo GPS Bandera electrónica es OBLIGATORIO en todos los rallyes del Campeonato Vasco de Rallyes.

- **La pantalla que indique a los miembros del equipo deberá ser de led de alta luminosidad**
- **La activación o desactivación de la bandera roja electrónica únicamente se podrá realizar desde Dirección de Carrera**
- **Una vez sea activada la bandera roja electrónica en el dispositivo, el equipo deberá pulsar el botón que de conformidad (OK) de haber recibido la bandera roja electrónica. No realizar esta operación será puesto en conocimiento de los CCDD que aplicarán una penalización a su criterio.**
- **Una vez recibida la bandera roja electrónica el equipo deberá reducir la velocidad de forma inmediata y seguir las indicaciones de los comisarios de ruta y miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.**
- **La velocidad máxima establecida en el tramo cronometrado en caso de bandera roja electrónica será de 80 km/h. No respetar esta limitación (80km/h), comprobada a través del dispositivo GPS supondrá una comunicación por parte de DC a los CCDD que podrán imponer una sanción a su exclusivo criterio.**
- **Si un equipo tiene un incidente (salida de carretera, pinchazo, avería, ...) confirmado por el GPS o los comisarios de ruta, antes de que se le muestre bandera roja electrónica será notificado a los CCDD de manera que al tiempo otorgado por estos por la bandera roja electrónica se le sumará el tiempo que hayan permanecido detenidos por su incidente.**
- **El proveedor del sistema GPS deberá emitir un informe al DC desde el momento de activación de la bandera roja electrónica hasta su desactivación en el que se detalle:**
 - **Nº de vehículo implicado**
 - **hora exacta de activación**
 - **lugar de activación**
 - **hora exacta de desactivación**
 - **lugar de desactivación**

Entrega y devolución del aparato GPS

6.1. La entrega y devolución del dispositivo GPS (y del teléfono vía satélite si hubiera lugar) se realizará en los horarios y lugares especificados en el Programa-Horario publicado en el Reglamento Particular de cada prueba.

6.2. Es obligatorio respetar, tanto en reconocimientos como en carrera, las fechas y horas de entrega y recogida del equipo. El incumplimiento de esta norma será notificado a la EAF-FVA.

6.3. La empresa proveedora chequeará su correcta instalación y funcionamiento.

6.4. El concursante que no devuelva el dispositivo GPS y/o el teléfono vía satélite, o que devolviéndolos lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 euros.

6.5. Una vez recibido el dispositivo GPS y/o el teléfono vía satélite, la empresa proveedora comprobará que está en las mismas condiciones en las que fue entregado.

6.6. Cualquier anomalía será comunicada a los Comisarios Deportivos de la prueba.

- Bandera amarilla física

El uso la bandera amarilla física es OBLIGATORIO en todos los rallies del Campeonato Vasco de Rallyes en cada puesto de radio.

- La bandera amarilla informará de un incidente en las proximidades de donde se ha señalado y podrá extenderse hasta el siguiente puesto de radio

- El participante deberá atender las indicaciones de los comisarios reduciendo su velocidad preparándose incluso a detener el vehículo

- A los vehículos afectados por bandera amarilla, les podrá ser revisado su tiempo por los CCDD a su exclusivo criterio y teniendo en cuenta su grado de afección.

- No respetar la bandera amarilla supondrá una penalización por parte de los CCDD a su exclusivo criterio.

- Bandera amarilla con franjas rojas física

El uso la bandera amarilla con franjas rojas física es OBLIGATORIO en todos los rallies del Campeonato Vasco de Rallyes en cada puesto de radio.

- La bandera amarilla con franjas rojas física indica a los participantes de un deterioro de la adherencia de la pista debido a la presencia de aceite, elemento deslizante o agua en la zona posterior a la bandera.

- El participante deberá atender las indicaciones de los comisarios de ruta reduciendo la velocidad.

- - No respetar la bandera amarilla con franjas rojas podrá suponer una penalización por parte de los CCDD a su exclusivo criterio.