



REGLAMENTO DEPORTIVO

2022



[1] AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO	2
[2] OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.....	2
[3] COMPETICIONES PUNTUABLES.....	2
[4] ASPIRANTES Y LICENCIAS	2 y 3
[5] NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS	3 y 4
[6] VEHÍCULOS ADMITIDOS, MODIFICACIONES Y CILINDRADA	4
[7] SEGUROS	5
[8] PUBLICIDAD	5
[9] INSCRIPCIONES Y NUMERO DE PARTICIPANTES	5, 6 y 7
[10] TROFEOS / PREMIOS	7
[11] REGLAMENTO PARTICULAR Y COMPLEMENTOS	7
[12] PLACA DE RALLYES Y NUMERO DE COMPETICION.....	8
[13] NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.....	8 y 9
[14] SUPER RALLYE	9 y 10
[15] LIBRO DE RUTA (ROAD.BOOK)	10
[16] CARNET DE CONTROL.....	10 y 11
[17] RECONOCIMIENTOS.....	12
[18] VERIFICACIONES.....	12
[19] SALIDA.....	12 y 13
[20] ASISTENCIA	13 y 14
[21] PROCEDIMIENTO FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES	14, 15 y 16
[22] TRAMOS CRONOMETRADOS.....	17, 18, 19 y 20
[23] PARQUE CERRADO.....	22
[24] CLASIFICACIONES	22
[25] PUNTUACIONES – COEFICIENTES	22 y 23
[26] RECLAMACIONES, APELACIONES Y SANCIONES	23
[27] PREMIOS FINALES	24
[28] ACTAS E INFORME FINAL	24
[29] PUEBAS CON DOBLE CLASIFICACIÓN	30
[30] DEFINICIONES.....	31 y 32

[1] AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra.

[2] OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1. La Federación de Automovilismo de Castilla y León, establece los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León de Rallyes de Tierra siguientes:

- . Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra para Pilotos.
- . Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra para Copilotos.
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 1
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 2
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 3
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 4
- . Copa de Castilla y León Junior de Pilotos (hasta **26** años cumplidos en la temporada)
- . Copa de Castilla y León de Todo Terreno (Clase 5)
- . Copa de Castilla y León de Clase 6 *(Solo en RallySprint)*

2.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de la FACYL
- El Presente Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra y sus Anexos.
- El reglamento particular de cada prueba (que deberán ser publicados una vez hayan sido aprobados, en la web del organizador) y los Anexos.

2.3. El CDI y ANEXOS serán de aplicación – con carácter prioritario – en los aspectos generales de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

[3] COMPETICIONES PUNTUABLES

3.1. El Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra estará compuesto por Rallyes de Tierra y por Rallysprint de Tierra y constara de un máximo de diez (10) pruebas

3.2. Estos Campeonatos, Trofeos y Copas, serán declarados desiertos si no se realizan al menos cuatro pruebas a lo largo de la temporada.

3.3. En el caso que una de las pruebas fuera puntuable para campeonato de Castilla y León y Campeonato de España, se registrará en lo fundamental por el Reglamento del Campeonato de España.

[4] ASPIRANTES Y LICENCIAS

4.1.- A estos campeonatos podrán aspirar todos aquellos deportistas:

a). En **RallySprint**, en posesión de licencia de Piloto "P", "PR", "PPP", "PPPR" o similar, y licencia de Copiloto "CO", "COR", "PPC", "PPCR" o similar, expedidas en el 2021.

b). En **Rallyes**, en posesión de licencia de Piloto "P", "PPP" o similar y licencia de Copiloto "CO", "PPC" o similar, expedidas en el 2022.

4.2.- Todos los competidores deberán estar en posesión de una Licencia de Competidor de acuerdo con el establecido en las Prescripciones Comunes de PCCCTCCYL, del año en curso.

[5] NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

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

5.1.- 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.

5.2.- Identificación de Piloto y Copiloto.

- Como mínimo deberá figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo el apellido del conductor y pasajero.
- Las letras deben ser blancas, de 6 cm. de altura y en carácter Arial mayúscula. El incumplimiento de esta regla podrá entrañar una sanción en metálico.
- En caso de rotura del cristal, la multa por falta de nombres del equipo, no será aplicada.
- Los parabrisas y las demás superficies acristaladas deben quedar totalmente libres, excepto:
 - Parabrisas delantero: una banda de 20 cm. de alto en su parte superior.
 - Cristal trasero: una banda de 8 cm. de alto.

5.3.- Normas a seguir por el Conductor y Pasajero en un tramo cronometrado.

- Las ventanillas del vehículo deberán ir cerradas, permitiéndose una ranura para ventilación del habitáculo (nunca mayor de 6 cm.) o sustituyendo las ventanillas por rejillas de protección.
- No podrán sacar las manos por las ventanillas (saludos, etc)
- Deberán llevar su equipación reglamentaria completa y bien colocada.
- Deberán llevar el arnés debidamente ajustado.

El incumplimiento de alguno de estos apartados conllevará sanción y hasta la exclusión.

5.4.- Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye.

5.5.- Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia.

5.6.- Todo vehículo alcanzado se considera pasado y por ello deberá dejar paso libre aminorando la marcha sin dilación de lo contrario será sancionado.

5.7.- Cuando un vehículo se detiene en un tramo, bien sea por accidente o por avería tendrá en cuenta:

- a)** El conductor que se vea obligado a detenerse en un punto del recorrido, deberá situar su vehículo de manera que no represente peligro para los demás participantes.
- b)** La recuperación del vehículo siempre será por medios propios del equipo y no podrán entrar en el tramo ni remolques ni mecánicos hasta que el Director de Carrera lo autorice.
- c)** Excepcionalmente, si Dirección de Carrera lo cree oportuno, las grúas de la organización podrán sacar el vehículo de dentro del tramo, con una función exclusivamente de seguridad. En este caso, la grúa dejará el vehículo de competición justo fuera del tramo, sea en salidas, llegadas, o bien a cruces intermedios, y siempre bajo el criterio de Dirección de Carrera
- d)** En el caso de que la organización no pueda retirarlo hasta un lugar donde pueda acceder la asistencia del competidor, tendrá que permanecer allí el vehículo hasta finalizar la prueba.

5.8.- La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse hasta, al menos, 100 metros después de la línea de llegada.

5.9.- Circulación

5.9.1. Durante todo el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

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

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

- a).** La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
- b).** La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a dudas la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

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

5.9.5. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según lo establecido en el CDI:

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

5.9.6. Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente a la FACYL para la apertura —si así lo estima oportuno— de un expediente disciplinario.

5.10.- Briefing

La asistencia al briefing será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del equipo (competidor, piloto o copiloto). La no asistencia tendrá una penalización según Anexo 1.

En el Reglamento Particular se especificará hora y lugar del briefing.

[6] VEHÍCULOS ADMITIDOS, MODIFICACIONES Y CILINDRADA

6.1.- Vehículos de los Grupos A, N, R, XP del Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Asfalto y divisiones I, II y ORS del Campeonato de Castilla y León de Autocross, y con las siguientes clases:

6.1.a.- Dentro del Campeonato de Rallyes de Tierra

Clase 1: Hasta 1.600 cc

Clase 2: de 1.600 a 2.000 cc

Clase 3: Más de 2.000 cc.

Clase 4: vehículos 4x4 (todas las cilindradas)

6.1.b.- Copas externas al Campeonato de Rallyes de Tierra

Clase 5: Vehículos Todo Terreno y bugys, todas las cilindradas. (Con especificaciones CERTT)

Los **Buggies Nacionales**. Tienen que cumplir con el Reglamento Técnico del CERTT (Grupo Buggies Nacionales TT); y los Principales puntos a tener en cuenta:

- Estructura de Seguridad homologada (no sirve de serie) (Art. 2.2 – CERTT)
- Pared anti fuego colocada entre el piloto y el motor (Art. 16.5 – CERTT)
- Peso (Art. 15.1 – CERTT)
- Extinción (Art. 16.1 – CERTT)
- Cortacorrientes (Art. 16.5 – CERTT)
- Redes (Art. 16.1 – CERTT)

Los vehículos Buggies pertenecientes al Grupo de la Buggie Challenge (Vehículos de estricta serie), no podrán participar, al no poderse garantizar por parte de las organizaciones las limitaciones de velocidad que estos vehículos tienen según Art. 1.4 – CERTT de este Grupo.

Clase 6: Vehículos Car Cross y División III (con especificaciones del Campeonato de Autocross)

6.2.- Para los Rallyes, los vehículos tendrán que estar matriculados, poseer permiso de circulación, tarjeta ITV y seguro obligatorio de automóviles.

6.3.- En RallySprint, los vehículos podrán participar sin matricular, **siempre que el tramo sea cerrado**.

6.4.- El coche 0, tendrá que ser un vehículo equipado con piloto y copiloto, ambos con licencia federativa, equipados con casco y vestimenta ignífuga conforme al anexo L. Dispondrá de puente luminoso, sirena y, sistema de comunicación con Dirección de Carrera.

Todos estarán asegurados con el seguro de la FACyL.

[7] SEGUROS

7.1.- Sera de aplicación lo establecido en las PCCCTCCYL.

7.2.- Los derechos de inscripción, incluyen la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del competidor, frente a terceros. 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 la carrera.

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

[8] PUBLICIDAD

Además de lo establecido en las PCCCTCCYL, lo referenciado en el Reglamento Particular de la prueba.

[9] INSCRIPCIONES Y NUMERO DE PARTICIPANTES

9.1.- Por el mero hecho de enviar la solicitud de inscripción, el competidor, así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI, y sus anexos, así como los Reglamentos aplicables al Campeonato

9.2.- El comité organizador de una prueba se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.14 del CDI.

9.3.- El organizador podrá limitar en el Reglamento Particular el número máximo de vehículos que admitirá.

9.4.- Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número máximo limitado, los participantes admitidos se designarán de acuerdo al artículo 9.12.1 del presente reglamento; el resto serán rechazados.

9.5.- El cierre de inscripciones se realizará como máximo el lunes anterior a la prueba a las 23:00 horas.

Los competidores que quieran inscribirse deberán remitir al comité organizador, la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada y acompañada de los correspondientes derechos de inscripción.

9.6.- La solicitud de inscripción, obligatoriamente se realizará o bien en la página web de la prueba o por email, según se indique en el Reglamento Particular.

9.7.- Se establecen unos derechos de inscripción por competición de:

a). Rallysprint: Sin premios en metálico y aceptando la publicidad, no podrá superar:

- Para pilotos de Castilla y León será de **125 €** incluido el GPS
- Para para los pilotos con Licencia de otra comunidad el importe de la inscripción incluido el GPS será de **150 €**.

b). Rallyes: Sin premios en metálico y aceptando la publicidad, no podrá superar:

• Para pilotos de Castilla y León el importe será de **195 €** incluido el GPS.

• Para pilotos con Licencia de otra comunidad, país o licencia internacional el importe de la inscripción será de **220 €** con el GPS incluido.

Si la prueba es compartida con el campeonato de España y siempre que se realicen más de 75 km. cronometrados el importe se podrá incrementar en 55 €.

9.8.- Ninguna inscripción será válida si no se han ingresado los derechos establecidos.

9.9.- 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 competición no se celebre.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la prueba.

9.10.- Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el competidor podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma categoría

9.11.- Está prohibido el cambio de competidor después del cierre de las inscripciones. El piloto o el copiloto pueden ser reemplazados con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del comienzo de la entrega de documentación.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de la entrega de documentación y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.
- Solamente la FACYL puede autorizar el cambio conjunto de piloto y copiloto.

9.12.- Lista de inscritos

9.12.1. La lista definitiva de inscritos, **deberá ser publicada en la web del organizador** el jueves anterior a la celebración de la prueba y será confeccionada de acuerdo con los siguientes criterios siempre priorizando a los vehículos del art. 6.1.a :

- a). Pilotos prioritarios.
 - Pilotos incluidos en las listas de prioridad FIA "A y B" del año actual y el anterior.
 - Tres primeros clasificados del Campeonato de España y tres primeros clasificados en el campeonato de Castilla y León en los dos últimos años.
 - Los pilotos que se encuentren clasificados en los 6 primeros lugares de la clasificación provisional del Campeonato de Castilla y León. En la primera Competición del Campeonato, para confeccionar la lista de prioritarios se tomará como referencia la clasificación final del año anterior.
 - La FACYL podrá suspender la condición de Prioritario de un piloto, cuando se inscriba con un vehículo de prestaciones claramente inferiores a las de los vehículos de los demás pilotos Prioritarios.
 - Excepcionalmente la FACYL se reserva el derecho de incluir en las listas de Prioritarios, a pilotos que acrediten un palmarés deportivo cualificado, pero que no reúnan los requisitos exigidos para su inclusión directa en las mismas.
- b).- Participantes asiduos al Campeonato; incluyendo Copas y Trofeos; según orden de la clasificación general.; si fuera la primera carrera, según orden de la clasificación general del año anterior.

- c).- Orden riguroso de recepción de las inscripciones.
- d).- A criterio del organizador de la prueba .

9.12.2. Los vehículos de Clases 5 y 6, figuraran en la lista definitiva detrás de los vehículos carrozados (Clase 1, 2, 3, 4); y tomaran la salida después de estos.

Para realizar la lista de la Clase 5 y 6; participantes asiduos a la Copa de la clase 5 (todos) y a continuación la Clase 6, las dos según orden de la clasificación general; si fuera la primera carrera, según orden de la clasificación general del año anterior; el resto a criterio del organizador.

9.12.3. En el caso que los inscritos superen el número limite especificado en el Reglamento Particular, serán prioritarios los equipos que entran en la scratch.

9.12.4. Los números de carrera se asignarán del 1 al 100, pudiendo excluir el nº13, siempre a criterio del organizador.

Para la clase 5 se les podrán asignar a umeros a partir del 201 y la clase 6 a partir del número 301.

9.13.- Aprobación de la lista de inscritos

La lista definitiva de inscritos deberá de remitirse **a la federación para su aprobación.**

[10] TROFEOS / PREMIOS

10.1.- Los organizadores estarán obligados a entregar, como mínimo, un trofeo al piloto y copiloto vencedores de cada una de las clases (excepto en la clase VI que solo será al piloto) y trofeos a pilotos y copilotos clasificados en los cinco primeros puestos de la clasificación general.

10.2.- Los premios en metálico (si los hubiera) estarán repartidos entre la clasificación general de la prueba y las cinco clases; con la única obligatoriedad de que los vencedores de éstas obtengan, como mínimo, un premio equivalente al precio de la inscripción y que el total entregado no sea inferior a 2.000,00 €.

10.3. Los vehículos de la clase 5 y 6, **no optaran a la clasificación scratch.** Tampoco pueden aparecer en las clasificaciones mezclados con los de clase 1, 2, 3 y 4: o se le realiza una clasificación para ellos o aparecer detrás del último clasificado de la scratch

[11] REGLAMENTO PARTICULAR Y COMPLEMENTOS

El reglamento particular deberá ser conforme al modelo del **Anexo 2.**

11.1.- Condiciones de publicación

11.1.1. El Reglamento Particular deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la FACYL.

11.1.2. - El Reglamento Particular debe mencionar de forma explícita, todas las disposiciones y condiciones suplementarias del Organizador, las cuales deben ser conformes con los reglamentaros aplicables.

11.1.3. En el plazo para su presentación en la secretaria de la federación para su aprobación será de **25 días**; al objeto de obtener la preceptiva aprobación de lo contrario será sancionado.

11.1.4. El reglamento una vez aprobado tendrá que ser publicado en la web del organizador **al menos 15 días antes** de la fecha de la prueba.

11.2.- Aplicación e interpretación de los reglamentos

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el Campeonato.

11.3.- Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

11.3.1.- Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el Art. 3.6 del CDI y las PCCCTCCYL.

11.3.2.- Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de **COMPLEMENTOS** fechados, numerados y aprobados por la federación, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular.

11.3.3.- Estos complementos serán expuestos en la Secretaría de la Prueba (página web), y en el tablón oficial de anuncios.

11.3.4.- Todo complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones técnicas deberá recibir, por escrito, la aprobación de la FACYL.

11.3.5.- Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado y aprobado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (art. 11.9. del CDI).

[12] PLACA DE RALLYES Y NUMERO DE COMPETICION

12.1.- Placa del rallye. Estará comprendida en un rectángulo de 43 cm. de largo por 21,5 cm. de alto y se colocará en la parte delantera del vehículo. La FACYL podrá permitir, siempre bajo petición escrita del organizador, un tamaño comprendido en un rectángulo de 25 cm. de largo por 12,5 cm. de alto.

12.2.- Paneles de las puertas. Dos paneles para las puertas delanteras de 67 cm., de longitud y 17 cm., de alto con un reborde blanco de 1 cm.

Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición. Los números serán de una altura de 14 cm., y una anchura de trazo de 2 cm., en color amarillo fluorescente. El resto del panel queda reservado para el organizador (en el caso de que este no tuviera publicidad, podría entregar solo el recuadro del número).

El panel será colocado horizontalmente en cada puerta delantera, con el número en la parte delantera y a una distancia de 7 a 10 cm., por debajo del cristal de la misma.

No podrá ser colocada ninguna otra señalización a menos de 10 cm., de los citados paneles, a excepción de la publicidad obligatoria

12.3.- La ausencia de la placa o número(s) del rallye, será penalizado de acuerdo con lo indicado en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

[13] NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

13.1.- El recorrido constará de:

13.1.1. En **Rallysprint**, un solo tramo cronometrado de una longitud mínima de 7,5 kilómetros (7.500 metros) y máximo de 16 kilómetros (16.000 metros), siendo su superficie íntegramente de tierra, permitiendo un 10% sobre el recorrido total en asfalto. En ningún caso se podrá autorizar un tramo de menos de 6.500 metros.

Los tramos tienen que disponer al menos de una media de 5 curvas por km., entendiéndose por curva aquella alineación que modifique el ángulo al menos en 10º sexagesimales.

El tramo cronometrado podrá recorrerse bien en un sentido o en los dos. En caso de que se dispute en los dos sentidos, se podrán programar un máximo de 2 pasadas en cada sentido. Si el tramo se disputa en un solo sentido, el número máximo de pasadas a recorrer será de 3.

***De forma excepcional, la FACYL podrá autorizar una prueba de mayor longitud, siempre teniendo en cuenta si se ha organizado con anterioridad para este campeonato.*

Se recomienda a los organizadores situar la zona de asistencias en los alrededores de la salida del tramo cronometrado. En el caso de que no lo hagan así y el recorrido desde la zona de asistencias a la salida del tramo cronometrado implique el paso por vías de circulación abiertas al tráfico, deberán adjuntar al permiso de organización que dirijan a la Federación de Automovilismo de Castilla y León un plan detallado de desplazamiento neutralizado y aislado del tráfico de los participantes desde la zona de asistencias a la salida del tramo entre las diferentes pasadas, desplazamiento que deberá contar con la aprobación y vigilancia de la autoridad competente en materia de tráfico en esa/s vía/s. En ese caso, el organizador de la prueba será responsable a todos los efectos de cualquier percance relacionado con el tráfico que se pueda producir, teniendo en cuenta que en la prueba están autorizados a participar automóviles procedentes de especialidades donde no necesariamente se requiere documentación ni seguro obligatorio para rodar por vías públicas. El seguro de responsabilidad civil de la prueba no cubrirá dicho desplazamiento.

13.1.2.- En **rallyes**: Deberán realizarse como mínimo 2 Tramos Cronometrados diferentes cumpliendo en kilometraje según PUNTUACION del rallye.

- El número máximo de pasadas por cada T.C. será de 3.

- En los reconocimientos el número máximo de pasadas será de una por tramo.

13.2.- Cronometraje

El cronometraje se realizará a la décima de segundo, mediante células y será duplicado manualmente.

13.3.- Tramos

Artículo 22 del presente reglamento

13.4.- Seguridad de los Participantes

Además de lo expuesto en el art. 22.19.5 se tendrá en cuenta:

13.4.1.- Si un equipo se ve implicado en un accidente en el que presuntamente resulte herido un espectador debe obligatoriamente notificarlo en el siguiente punto-radio indicado en el Road Book. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción que puede llegar a la exclusión.

13.4.2.- Se recomienda al Organizador que facilite a cada equipo participante dos adhesivos de 10 x 4 centímetros con fondo rojo y letras en blanco, negro o amarillo; en el que figure un número de teléfono de emergencia. Estos adhesivos deberán colocarse, uno en el interior del vehículo a la vista del equipo, por ejemplo, en el salpicadero, el otro en el exterior del vehículo, por encima del número de la puerta del conductor.

NOMBRE DEL RALLYE
LLAMAR EN CASO DE EMERGENCIAS
666 555 444

[14] SUPER RALLYE

14.1.- El participante que, durante la celebración de la prueba, por accidente o avería, que hayan abandonado en el transcurso de una ETAPA (tramo en Rallysprint) y, quiera reincorporarse al desarrollo de la misma, solicitara tomar la salida en el siguiente sección/tramo comunicando su intención por escrito con tiempo suficiente (modelo en Road Book, en el caso de no entregarlo se dará la hoja a rellenar) al Director de Carrera, el acogerse al “Súper – Rallye. El Rallysprint se podrá reincorporar en cualquiera de los tramos.

14.2.- El organizador no podrá garantizar que el vehículo se pueda sacar del tramo.

14.3.- Los vehículos se reincorporarán a la prueba en el mismo orden que figuraban en la salida del rallye, siempre que sea factible y autorizado por los C.C.D.D., y será informado a los participantes en la prueba según la naturaleza de la misma.

14.4.- Por motivos de seguridad, el Director de Carrera propondrá recolocar a un equipo a los Comisarios Deportivos, si durante el transcurso de la competición tuvo un problema que retraso suposición.

14.5.- Por razones de seguridad únicamente el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de un equipo. En ningún caso un piloto así reposicionado podrá tomar la salida delante de los 10 primeros clasificados en la sección o etapa en cuestión.

14.6.- Durante la celebración de la prueba, solo se podrá solicitar el “SúperRallye” en una ocasión

14.7.- Los equipos participantes que hayan sido autorizados a tomar la salida en el “**SúperRallye**”, se le asignará un tiempo de 5 minutos sobre el peor en cada uno de los TC en que no tome la salida, incluido el que no haya completado.

[15] LIBRO DE RUTA (ROAD.BOOK)

15.1.- Sera de carácter obligatorio para Rallyes y aconsejable para los Rallysprint.

15.2.- Sera conforme al modelo estándar recogido en el **Anexo 5** del presente reglamento.

15.3.- Todos los equipos recibirán un libro de ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.

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

[16] CARNET DE CONTROL

16.1.- El carnet de control deberá ser conforme al modelo recogido en el **Anexo 4**.

16.2.- 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.

16.3.- En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 Controles Horarios consecutivos.

16.4.- El carnet de control será entregado a los equipos a la entrada del CH de salida del rallye o etapa.

16.5.- 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.

16.6.- 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.

16.7.- 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.

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

16.9.- 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.

16.10.- 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), entrañará igualmente la penalización correspondiente.

16.11.- 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.

[17] RECONOCIMIENTOS

17.1.- En Rallysprint, se efectuarán exclusivamente el día de la prueba. En Rallyes, los reconocimientos se podrán realizar un día diferente al de la carrera.

Los equipos podrán reconocer los tramos cronometrados programados por cada organizador y de acuerdo con el horario establecido en el reglamento particular.

17.2.- El organizador establecerá una única pasada de reconocimientos, (si el tramo es en dos sentidos se realizará un reconocimiento por sentido).

17.3.- Los organizadores pueden entregar a los participantes un carnet de ruta específico para el reconocimiento del tramo, estableciendo un tiempo máximo para cada pasada (en el caso en que se dispute en los dos sentidos) suficiente para que pueda completarse el tramo a una velocidad máxima de 30 km/h. Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por los equipos (piloto y copiloto) inscritos en el rallye.

17.4.- Los participantes tomarán la salida a los reconocimientos:

- a). En intervalos mínimos de 30" y máximos de 1 minuto y siempre cumpliendo el horario de entrada y salida.
- b). Marcando un horario de entrada y salida para cada tramo y los equipos elegirán cuando entrar y salir, siempre respetando el horario, de lo contrario serán sancionados.

17.5.- En ninguno de los casos, están autorizados a circular en sentido contrario en los tramos cronometrados, ni hacerlo de manera distinta a la establecida en el Road-Book, así como pararse o avanzar marcha atrás

17.6.- No será obligatorio respetar el orden en el que se haya salido, debiendo dejar el paso libre a otros participantes si así fuera el caso necesario, siempre que esta acción no afecte a la seguridad ni comporte peligrosidad.

17.7.- En la meta del tramo en el primer sentido (si hubiera dos sentidos), se establecerá una neutralización suficiente para que todos los participantes hayan tenido tiempo teórico para completar la pasada de reconocimientos en ese sentido. Acto seguido, comenzará la pasada de reconocimientos en el otro sentido. En el supuesto que se realice por horario, se cumplirá este.

17.8.- Los participantes serán penalizados con 1 minuto por cada minuto o fracción de retraso sobre el tiempo máximo permitido para una pasada de reconocimiento; a sumar en el tiempo total obtenido en el total de pasadas programadas.

17.9.- Limitación de vehículos de reconocimiento.

17.9.1 En **Rallysprint**.

a). Si el tramo está cerrado al tráfico, el organizador permitirá coches sin seguro y sin matricular siempre que estos vehículos estén inscritos en la competición; y también coches de calle para aquellos competidores que así lo deseen.

b). Si el tramo está abierto al tráfico, el organizador permitirá todos aquellos vehículos que están matriculados y con seguro en vigor, tanto sean de calle como de competición.

En el reglamento Particular se contemplará cuál de estas opciones se elige

17.9.2 En **Rallyes**

El vehículo a utilizar será a criterio del organizador y lo contemplará en el Reglamento Particular.

17.10.- La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la prueba está permitido, siempre y cuando se cumpla lo estipulado en las PCCCTCCYL.

17.11.- Los vehículos deberán cumplir estrictamente las normas de tráfico vigente.

17.12.- Ampliación en el ANEXO 6 artículo 21.

17.13.- En ningún caso podrán ir en el vehículo de reconocimiento, personas diferentes al equipo inscrito.

[18] VERIFICACIONES

18.1.- En ningún caso se realizará la Verificación Técnica a un vehículo en la ausencia de los números de competición, la publicidad y la placa de rallye.

18.2.- El horario y la ubicación se indicará en el Reglamento Particular de cada competición; el retraso superior a 5 minutos, será penalizado.

18.3.- En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causas de fuerza mayor, debidamente justificadas por el competidor) el equipo infractor será penalizado

18.4.- La verificación del equipo de seguridad de los pilotos, será realizada antes de la hora teórica de salida de cada vehículo, en el CH de salida de la prueba.

18.5.- 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, realizando 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.

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.

[19] SALIDA

19.1.- El orden de salida se hará según el número de participante, en sentido creciente.

19.2.- Por razones de seguridad únicamente el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de algún participante.

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

19.4.- Los equipos tomarán la salida a discreción del Director de Carrera sin que el intervalo entre vehículos pueda ser inferior a 1 minuto.

19.5.- Los vehículos de otros certámenes autorizados por la FACYL a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, tomarán la salida después del último vehículo homologado.

19.6.- Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real de salida será anotada en el carnet de control.

19.7.- La FACYL y/o los Comisarios Deportivos podrán hacer excepciones al intervalo entre equipos en casos puntuales (seguridad, polvo excesivo, calidad de los equipos, recorrido, etc.)

19.8.- En la salida se realizará control del equipamiento del piloto y copiloto.

[20] ASISTENCIA

20.1.- Generalidades

20.1.1. Durante todo el rallye/rallysprint solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia.

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

20.1.3. El organizador nombrará oficiales para controlar las asistencias ilegales durante la celebración de la prueba.

20.1.4. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como “asistencia prohibida” comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción.

20.2.- Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia

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

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

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

20.3.- Parques de Asistencia

20.3.1. En el interior de los PA los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 20 km/h. Queda totalmente prohibido hacer trompos y acelerar de forma brusca.

20.3.2. Los equipos deberán tener en su zona de asistencia –como mínimo- un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.

20.3.3. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio PA.

20.3.4. Cada equipo dispondrá de una lona para el suelo que cubra la zona donde se realiza la asistencia al vehículo de competición.

20.4.- Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia

20.4.1. Sólo dos vehículos de asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada PA. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de “asistencia” entregadas por el organizador y colocadas en sitio visible.

20.4.2. Las dos placas de asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un competidor, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

[21] PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.

21.1.- Disposiciones generales.

21.1.1. Todos los controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los Tramos Cronometrados, Controles de Reagrupamiento y Neutralización),

serán indicados por medio de paneles según lo dispuesto en el **Anexo 3** del presente reglamento deportivo.

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

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

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

21.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial.

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

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

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

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

21.2.- Señalización de los controles

21.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el **Anexo 3** del presente reglamento deportivo.

21.2.2. Todos los controles (Controles Horarios, de Paso, Salida y Llegada de Tramos Cronometrados y Stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del **Anexo 3** del presente reglamento deportivo.

21.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de paneles en la forma indicada en el **Anexo 3** del presente reglamento deportivo.

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

21.3.- Zona de Control

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

21.4.- 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.

21.5.- Procedimiento de control

21.5.1. 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.

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

21.5.3. 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.

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

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

21.5.6. 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.

21.5.7. 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 CH de salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

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

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

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

21.5.10. 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.

21.5.11. En los Controles Horarios de Llegada de Fin de Etapa, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

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

21.6.- Hora de salida de los controles

21.6.1 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.

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

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

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

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

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

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

b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por

otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.

c) Después de haber pasado el CH, el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.

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

21.7.- Eliminación de carrera.

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

21.7.1 Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un sector de enlace, entrañará la eliminación de la prueba por el Director de Carrera.

21.7.2 El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos.

21.7.3 En un tramo cronometrado, un vehículo con un retraso superior a 30 minutos sobre su hora teórica de paso por cualquier control, puede ser eliminado directamente por razones de seguridad, y el Director de Carrera puede impedirle tomar la salida en el siguiente sector.

21.8.- Controles de Reagrupamiento

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

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

Ejemplo: 120 vehículos en la salida del 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'

21.8.3. A su llegada a los Controles de Reagrupamiento, los equipos entregarán al comisario del puesto su carnet de control y recibirán el nuevo carnet de control con la hora prevista de salida del reagrupamiento. A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al Parque Cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un Parque Cerrado de Reagrupamiento de duración igual o inferior a 15 minutos.

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

[22] TRAMOS CRONOMETRADOS

22.1.- Generalidades

22.1.1- Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico.

22.1.2- Todos los tramos serán secretos, y se darán a conocer como máximo el día anterior a la prueba.

22.1.3- El reconocimiento de los tramos cronometrados con anterioridad a la celebración de las pruebas está totalmente prohibido.

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

22.1.5- En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima de segundo.

22.1.6- Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro competidor inscrito en el rallye

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

22.3.- 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, bajo pena de DESCALIFICACION.

22.4.- La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con la tripulación 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.

22.5.- La cuenta atrás se descontará segundo a segundo (de 10 a 0) y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida; también se les notificará de los 30 y de los 20 segundos.

22.6.- 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.

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

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

22.9.- La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de un aparato impresor. Este cronometraje será doblado.

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.

22.10.- 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.

22.11.- 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 decima.). 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.

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

22.13.- 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 tiempo.

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

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

22.16.- Finalización de un Tramo Cronometrado

22.16.1. 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.

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

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

22.16.4. 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.

22.16.5. 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 22.16.1

22.16.6. 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.

22.16.7. Lo dispuesto en el apartado 22.16.1 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 amarillas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

22.16.8. A los equipos a los que se muestre bandera amarilla –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 amarilla dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder los 60 Km/H.

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

22.17.- Vehículos de Seguridad

Será conforme al ANEXO 6 artículo 22 del presente reglamento

Para la vigilancia y control previo y posterior del recorrido del tramo cronometrado, se aconseja dotar un vehículo para estas labores de ouvriers, para chequear el Road Book y encintado de seguridad. Este vehículo deberá salir con el tiempo suficiente para realizar todo el recorrido del tramo por delante de los vehículos "0".

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

22.18.- Plan de Seguridad

El plan de seguridad deberá estar conforme al que figura en el **Anexo 6** del presente reglamento deportivo

22.19.- Seguridad de los participantes

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

Se recomienda así mismo, el uso de un sistema de iluminación de emergencia (homologado por la DGT) como complemento del triángulo.

22.19.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

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

22.19.4. El procedimiento para el uso de banderas rojas en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:

El Director de Carrera, en caso de un incidente en un tramo cronometrado, podrá ordenar el despliegue de banderas rojas con las siguientes condiciones:

El Director de Carrera, en caso de un incidente en un tramo cronometrado, podrá ordenar el despliegue de banderas rojas con las siguientes condiciones:

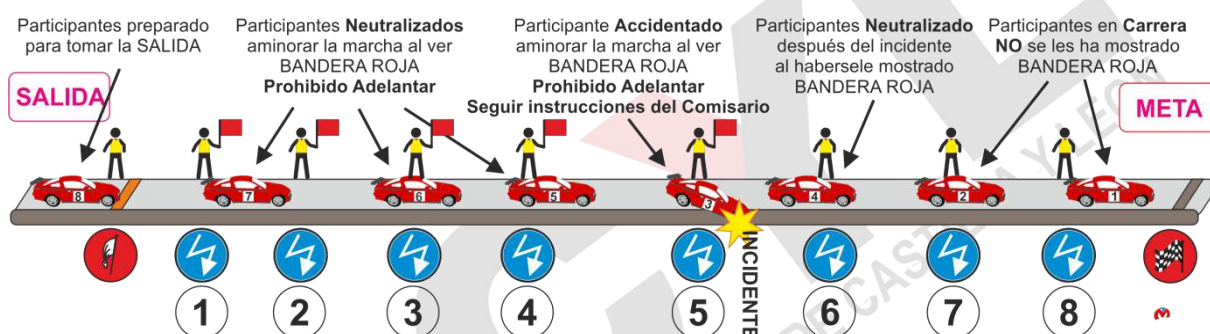
a.- Las banderas solo podrán estar situadas en los “puntos radio” indicados en el Road-Book. La medida mínima de las banderas rojas deberá ser 60x80 cms.

b.- **La orden para desplegar banderas en competencia exclusiva del Director de Carrera.**

c.- Una vez cursada la orden, se mostrarán todas las banderas situadas en los “puntos radio” comprendidos entre la salida del tramo cronometrado y el lugar del incidente.

d.- El señalizador deberá ser un comisario de ruta, identificado con un chaleco o peto amarillo, fácilmente visible.

e.- El Director de Carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas y de los números de los vehículos afectados.



f.- Los pilotos a los que se muestre bandera roja 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 amarilla dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder de 80 km/h. No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

g.- A todo equipo al que se le haya mostrado bandera roja, se le aplicará lo dispuesto en el artículo 22.16 del reglamento deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra.

22.19.5. GPS y Banderas electrónicas.

a.- En las competiciones puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización del sistema GPS y BANDERA ROJA ELECTRÓNICA “On board” para todos los equipos inscritos.

c.- El equipo que no devuelva el GPS, o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 400 €.

22.19.6. La seguridad de los equipos participantes.

1. Dispositivo sanitario en los tramos y equipación de los participantes

a). En la salida del tramo de tierra se dispondrá siempre de al menos una ambulancia y una grúa, siendo opcional la utilización de un vehículo de rescate que sea 4x4 y esté provisto de una eslinga de remolque. No se podrá disputar la prueba bajo ningún concepto sin que estén presentes en el tramo cronometrado dicha ambulancia y la grúa,

El organizador informará al Hospital más cercano, del día y hora de la celebración de la prueba.

Durante el recorrido y en los puestos de control, así como en salida y llegada y en el parque de trabajo, deberán existir extintores.

b). Los pilotos y copilotos, en rallyes y rallysprint deberán estar equipados con mono, sotocasco, guantes, ropa interior, calzado, casco y hans. Todo con homologación vigente e ignífugo.

c). Los vehículos deberán cumplir las medidas de seguridad de la categoría y grupo de referencia que especifiquen en la inscripción. De manera que los vehículos que establezcan como referencia en el boletín de inscripción los rallyes, deberán cumplir con las medidas de seguridad exigida en los grupos A, N, R o XP, según se encuadren en uno de ellos. Los que establezcan como referencia el Autocross, deberán cumplir con la normativa exigida en las divisiones I, II, III, CC, ORS, según el mismo criterio.

2. Medidas preventivas (señalizaciones)

a). Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados, deberán estar cerrados al tráfico.

b). Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un comisario de ruta y/o Fuerzas del Orden Público.

c). Caminos sin salida, deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.

d). Será responsabilidad de los vehículos "cero", verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y que, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.

22.20.- Chicanes de Seguridad

22.20.1. Al objeto de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de cierre de chicanes según ANEXO 6 art. 24.5.

22.20.2. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, aplicara una penalización al equipo que se salte una chicane u obtenga un beneficio deportivo.

[23] PARQUE CERRADO

23.1.- Generalidades

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

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

23.1.2. 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.

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

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

23.1.5. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida. Para salir de un Parque Cerrado, de Reagrupamiento o de fin de Etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer en el interior del mismo.

23.1.6. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de salida, de un Control Horario, de Reagrupamiento o de Etapa.

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

23.1.8. Hacer maniobras irregulares (derrapes, aceleraciones, etc) o no seguir las indicaciones de los oficiales supondrá una sanción mínima de la pérdida de 1 puesto y, pudiendo llegar a la descalificación.

23.2.- Reparación en el Parque Cerrado

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

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

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

23.2.4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 23.2.2.

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

23.3.- Parque Cerrado al final del rallye

23.3.1. Los equipos que suban al pódium, una vez recogidos los trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.

23.3.2. 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.

23.3.3. Todo aquel que no entre en parque cerrado será DESCALIFICADO. Salvo autorización expresa de los CCDD (siempre motivado)

23.3.4. 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.

[24] CLASIFICACIONES

24.1.- Generalidades.

24.1.1 La clasificación de las pruebas se establecerá sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo en que haya incurrido cada participante.

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

24.2.- Publicación de resultados

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

- a). Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.
- b). Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
- c). Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

[25] PUNTUACIONES – COEFICIENTES

Forma de Puntuación

25.1. Conductores y copilotos

En cada una de las pruebas puntuables se establecerá una clasificación general scratch (exceptuando las clases V y VI que no puntúan ni bloquean puntos) y otra para cada una de las clases.

- a) Por su posición en la clasificación general scratch

PUESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
PUNTOS	25	22	19	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- b) Por su posición dentro de la clase a la que pertenezca

PUESTO	1	2	3	4	5
PUNTOS	5	4	3	2	1

25.2. Los puntos obtenidos **P** en la prueba se obtendrán por la siguiente fórmula: **P=CxS** siendo **C** el coeficiente de la prueba y **S** los puntos obtenidos en la clasificación scracht mas la clase.

25.3. La puntuación será por coeficiente.

TIPO	COEFICIENTE	DETALLES DISTANCIA TOTAL
Rallysprint	0,5	Menos de 22,5 km
	1	Desde 22,6 km, hasta 38,9 km
	1,5	Desde 39 km, hasta 60 km
Rallye	2	Desde 40 km, hasta 79,9 km
	2,5	Desde 80 km, hasta 120 km

La distancia total, se refiere al total de **kilómetros cronometrados** (No cuentan los metros de enlace, etc)

25.4.- En caso de suspensión de la prueba por accidente o causas meteorológicas claras, el coeficiente se aportará sumando el total de kilómetros recorridos hasta el momento de la suspensión.

25.5.- Cuando se acorte el tramo por otras causas, el coeficiente será el resultante de los kilómetros recorridos, al cual le restaremos el 0,2. (ejemplo; total km recorridos 14, el coeficiente sería 0,5 - 0,2 = 0,3 de Coeficiente)

[26] RECLAMACIONES, APELACIONES Y SANCIONES

26.1.- Las reclamaciones deberán ser presentadas de acuerdo con lo dispuesto en el art. 13 del C.D.I.

26.2.- Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 euros, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

26.3.- Si la reclamación exigiera el desmontaje, lo que conllevaría también el montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con las PCCCTCCYL.

26.4.- Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada, y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

26.5.- Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

26.6.- Los competidores tienen el derecho de Apelación según lo indicado en el artículo 15 del CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 euros

26.7.- Toda negativa de un concursante a las verificaciones, a causa de una reclamación, o de oficio en la forma y plazos previstos, llevará consigo la inmediata exclusión de la competición, informando además los Comisarios Deportivos de la prueba a la Federación de Automovilismo de Castilla y León para la apertura, si se estima oportuno, del correspondiente expediente disciplinario.

26.8.- El Órgano Disciplinario de la Federación de Automovilismo de Castilla y León podrá a posteriori (como máximo 7 días después de la prueba) sancionar a los deportistas que hayan incurrido en alguna anomalía en una prueba y siempre que expongan pruebas fehacientes de lo ocurrido.

Las pruebas sobre irregularidades a los reglamentos las pueden presentar, los oficiales, organizadores, deportistas, competidores, público, etc.

Las sanciones podrán ser económicas o de retirada de licencia por tiempo determinado.

Un deportista con una sanción pendiente no podrá inscribirse en pruebas ni tendrá opción a sacar licencia hasta que no sufrague la cantidad pendiente o acabe el tiempo de la sanción impuesta.

26.9.- Los conductores serán responsables de las multas impuestas a ellos mismos, así como a sus asistentes, pasajeros, acompañantes, etc. debiendo hacerlas efectivas en el plazo de cuarenta y ocho horas siguientes a su notificación. Todo retraso en el pago de las multas podrá traer consigo la suspensión, al menos hasta el pago de éstas. En caso de exclusión traerá consigo la pérdida del derecho de inscripción, que quedará en posesión del Comité Organizador.

[27] PREMIOS FINALES

27.1.- Finalizados los respectivos campeonatos se otorgarán los siguientes premios:

- . Campeonato de Pilotos Rallyes de Tierra, **trofeo para 1º; 2º y 3º**
- . Campeonato de Copilotos Rallyes de Tierra, **trofeo para 1º; 2º y 3º**
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 1, **trofeo 1º clasificado, piloto y copiloto.**
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 2, **trofeo 1º clasificado, piloto y copiloto.**
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 3, **trofeo 1º clasificado, piloto y copiloto.**
- . Trofeo de Castilla y León de Clase 4, **trofeo 1º clasificado, piloto y copiloto.**
- . Copa de Castilla y León Junior de Pilotos, **trofeo 1º clasificado, piloto y copiloto.**

- . Copa de Castilla y León de Todo Terreno (Clase 5), **trofeo 1º clasificado, piloto y copiloto.**
- . Copa de Castilla y León de Clase 6, **trofeo para 1º, 2º y 3º**

27.2.- Además de los trofeos, se instaura para la presente temporada, un premio en metálico de 4.800€, que será repartido:

Pilotos. Entre los 10 primeros participantes que figuren clasificados en la general al final del mismo en función de los puntos obtenidos.

La repartición del premio en metálico será de 1000€ para el 1º, 750 para el 2º, 500 para el 3º, 400 para el 4º, 300 para el 5º, 200 para el 6º y, para el 7º, 8º y 9º 100€ para cada uno de la scratch.

Para el primer clasificado de las Copas de la Clase 5, 6 y de Junior al primero de cada una, se le otorgara un premio en metálico de 250 €.

Copilotos. A los tres primeros clasificados de la general con 200 € a cada uno.

A estos premios en metálico solo podrán optar, aquellos pilotos que tengan licencia de Castilla y León.

27.3.- Trofeo de Escuderías de Tierra:

Campeón de escuderías de Tierra, **Trofeo**

La escudería ganadora de dicho trofeo, será la que consiga mayor puntuación en el resultado de la suma de la totalidad de los puntos conseguidos por sus pilotos y copilotos en la pruebas de los Campeonatos de Castilla y León de Autocross (coeficiente 1), Rallyes de Tierra (coeficiente 0,5 piloto y 0,5 copiloto), RallyCross (coeficiente 0,8), y Trial 4x4 (coeficiente 0.5).

27.4.- Opción a premios finales

Para optar a los premios finales del Campeonato se deberá al menos haber participado al menos en la mitad de las pruebas puntuables.

[28] ACTAS E INFORME FINAL

28.1.- Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

28.2.- El presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la Federación de Automovilismo de Castilla y León, del informe final del colegio de Comisarios Deportivos; junto a las clasificaciones.

28.3.- El Director de Carrera realizara un informe con los vehículos autorizados a tomar la salida y, el Organizador será el responsable de hacer llegar este documento a la federación el lunes siguiente a la realización de la prueba.

28.4.- El resto de actas que se hayan generado durante el transcurso de la prueba serán guardadas por el organizador, para posibles peticiones de la federación.

[29] PRUEBAS CON DOBLE CLASIFICACIÓN

Cuando una prueba de Rallye de Tierra sea puntuable para el **campeonato nacional y regional con diferentes clasificaciones**, los pilotos que se inscriban en el certamen

nacional, pero, quieran puntuar también para el Campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra pueden hacerlo, con las siguientes condiciones.

- Estar siguiendo el campeonato de Castilla y León de Rallyes de Tierra.
- Apuntarse a la prueba para el campeonato nacional y notificar su intención de puntuar en el regional a la FACYL antes del cierre de inscripciones.

El **organizador** tendrá que clasificarlos en el nacional con todos los tramos como es habitual y en el regional, solo puntuando los tramos que sean puntuables este certamen regional.

[30] DEFINICIONES

30.1. Inicio del rallye. Un rallye comienza el día de /entrega de documentación o los re conocimientos. La parte competitiva del rallye comienza en el primer Control Horario.

30.2. Etapa

Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada. En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para Reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

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

30.3. Sección

Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

- la salida y el primer Reagrupamiento.
- dos Reagrupamientos sucesivos.
- el último Reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

30.4. Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

30.5. 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 federación.

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.

30.6. Reagrupamiento

Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado, con un Control Horario a la entrada y otro a la Salida, con el objeto de —por una parte— seguir el programa del rallye, y —por otra— permitir el Reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un Reagrupamiento no deberá superar los 40 minutos. Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la prueba no sufra interrupciones de larga duración.

30.7. Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentran en régimen de Parque Cerrado.

30.8. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la prueba y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

30.9. Zonas de control

Se considera Zona de Control, la zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

30.10. Asistencia Cualquier trabajo efectuado en un vehículo, excepto lo estipulado en el artículo 20.

30.11. Asistencia prohibida

El uso o la 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 20.

También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo o la presencia de un miembro del equipo en el recorrido durante un tramo cronometrado.

30.12. Reconocimientos

En el reglamento particular de la prueba figurará el programa específico durante el cual los equipos podrán familiarizarse con el recorrido de la prueba.

30.13. Final del rallye

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

30.14. Carnet de control

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

30.15. Complemento

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

Los complementos estarán fechados, numerados y publicados.

Los competidores (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

Los complementos serán publicados por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la FACYL, 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, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

30.16. Comunicado

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

30.17. Competidor

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

30.18. Equipo

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. A la primera se le designa como piloto y a la segunda como copiloto. Ambos podrán conducir en el transcurso de la prueba y –en ese caso- deberán obligatoriamente ser titulares de una licencia de piloto.

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

Además del piloto y copiloto, se define como miembro del equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

30.19. Tripulación

Piloto y copiloto inscritos en la prueba.