



**CAMPEONATO
DE CASTILLA Y LEÓN
DE RALLYSPRINT DE ASFALTO
2024**

Condiciones generales del campeonato

1. Aspirantes
 2. Vehículos admitidos
 3. Normas a cumplir por los equipos
 4. Publicidad
 5. Circulación
 6. Reconocimiento
 7. Combustible
 8. Neumáticos
 9. Seguridad en el habitáculo
 10. GPS y banderas electrónicas.
 11. Derechos de inscripciones y premios
 12. Normas complementarias
 13. Reglamento particular
 14. Forma de puntuación
 15. Premios finales
 16. Prioridad de inscripción
- Prescripciones particulares

CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

Organización

La Federación de Automovilismo de Castilla y León convoca para la temporada 2024:

- El Campeonato de Castilla y León de Rallysprint de Asfalto que se describe en el Artículo 1 de las Prescripciones Comunes 2024.

Aplicación de las normas:

El Campeonato de Castilla y León de Rallysprint de Asfalto se registrará por lo dispuesto en:

1. Las Prescripciones Comunes para todos los campeonatos, así como las particulares para Rallysprint de Asfalto de la Federación de Automovilismo de Castilla y León.
2. El presente Reglamento Deportivo.
3. Los Reglamentos Particulares de cada prueba, que deberán ser publicados, una vez hayan sido aprobados, en la web del organizador, o bien en la página web de FACyL si este no tuviera dicho medio para hacerlo, siempre previa comunicación a la Secretaría de la Federación.

ARTÍCULO 1. ASPIRANTES

Serán admitidos a participar los deportistas en posesión de licencia de conductor "P" o "PR" o equivalente, expedidas en el 2024.

ARTICULO 2. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Podrán participar en las pruebas puntuables los siguientes vehículos:

VEHICULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE ASFALTO 2023	
GRUPO	ABREVIATURA
WORD RALLY CAR/ RALLY1	WRC
R5 FIA/ RALLY2	RALLY2
R4 KIT / RALLY2 KIT	RALLY2 KIT
R4 FIA	R4
R4 RFEDA	R4
R3-R3T FIA	R3 – R3T
R3D FIA	R3D
R2-R2T FIA/ RALLY4	RALLY4
R1 FIA/ RALLY5	RALLY5
R-GT FIA	R-GT
GT RFEdA	GTR
SÚPER 2000 1.6t	RRC
SÚPER 2000 2.0 atm	S2000
SUPER 1600	S1600
KIT CAR 1.6	KC 1.6
KIT CAR 2.0	KC 2.0
N+ RFEDA	N+
NACIONAL 5	N5
NACIONAL 4	N4
NACIONAL 3	N3
NACIONAL 2 RFEDA	N2
NACIONAL 1 RFEDA	N1
N – R/N	N – R/N
A – R/A	A – R/A
XP	XP
CLÁSICO	H
RALLY3	RALLY3

Todos los vehículos equipados con motores turbo alimentados, ya sean Grupo A, N o R deberán contar con una brida fijada a la carcasa del compresor a través de la que debe pasar todo el aire necesario para la alimentación del motor. El diámetro máximo interior de dicha brida para los Grupo A será de 34mm y para los Grupo N de 33mm, manteniéndose sobre una longitud de 3mm mínimo.

Los grupos N+ con especificaciones del Campeonato de España 2017 deberán llevar una brida máxima de 36mm.

Grupo R: serán reconocidos bajo la denominación de Grupo R todos los vehículos que hayan perdido su homologación. Los vehículos denominados Grupo R deberán cumplir las siguientes normas:

1. Vehículos procedentes de los extintos grupos 1, 2, 3 y 4:
Lo especificado en el Anexo J del C.D.I año 1981 en los artículos 251, 252 y 254 al 267. Lo especificado en el art. 253 excepto apartados:
C) En su totalidad.
E) Grupos 1 y 3 igual que 2 y 4.
M) Eliminar vidrio tipo 10/20.

2. Vehículos procedentes de Grupo N, A y B (homologados después del año 1993). Lo especificado en el Anexo J del C.D.I. año 1999, en los artículos 251, 252, 253, 254 y 255.

Con independencia de lo estipulado en los mencionados artículos, la Federación de Automovilismo de Castilla y León establece que aquellos vehículos pertenecientes al grupo R con motores turbo alimentados deberán estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor a través de la que debe pasar todo el aire necesario para la alimentación del motor.

Grupo XP: Este grupo lo formaran vehículos no acordes a la ficha de homologación o sin ella, procedentes o no de circuitos. Todo ello sin penalizar las normas de seguridad de grupo A. Los vehículos de dos ruedas motrices equipados con turbo deberán llevar una brida de **34 mm**; los vehículos **4x4** equipados con turbo deberán llevar una brida de **34 mm**.

Grupo Clásicos: Todos aquellos vehículos que aspiren a participar en la categoría de Clásicos y/o a puntuar para el Trofeo de Clásicos de la FACyL, deberán disponer del correspondiente HistoricTechnical Passport (HTP) expedido por la FIA, o del Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) expedido por la RFEa o, en su caso, deberán disponer de la aprobación expresa y por escrito por parte del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEa. Los interesados también podrán solicitar un pasaporte equivalente expedido por la FACyL a través de los cauces de comunicación habituales y aportando la documentación que el organismo correspondiente de la FACyL les solicite.

De no disponer de ninguno de estos documentos el vehículo será considerado Grupo R, o el que corresponda de conservar su homologación, independientemente de su antigüedad. De no haber contado en ningún momento con ficha de homologación o si presentara modificaciones sustanciales respecto a esta, serán considerados Grupo XP.

Los Vehículos Youngtimer (antiguos Legend) homologados con posterioridad al 1 de Enero de 1992 NO serán considerados Clásicos a efectos de ninguna clasificación.

No será obligatoria la válvula pop-off ni el catalizador de gases de escape. En los vehículos de la categoría N5 se admitirán las manguetas K44001 y K44002.

En las pruebas de Campeonato o Copas de España con reglamentación y grupos o clases propias se clasificarán los vehículos a efectos de puntuación para los certámenes regionales según las normas de los Campeonatos y Trofeos de Castilla y León. En pruebas puntuables para el Campeonato de España que también sean para el Campeonato de Castilla y León, el organizador deberá confeccionar una lista de inscritos y una clasificación final del campeonato autonómico. Los participantes en el campeonato autonómico abonarán los derechos de inscripción establecidos para dicho campeonato, incrementados en el coste de los medios de seguimiento que adopte el organizador.

El recorrido del Campeonato Autonómico no deberá superar los 2/3 del recorrido del Campeonato de España. Los inscritos en el Campeonato de España, no puntuarán para el campeonato autonómico, pero si se les contabilizara como participación para dicho campeonato. Los vehículos dotados de motor sobrealimentado por turbocompresor o compresor volumétrico se incluirán en la clase correspondiente al resultado de multiplicar su cilindrada por 1,7 para hallar su cilindrada real. En el caso de los vehículos DIESEL dotados de motor sobrealimentado ese coeficiente será de 1,5.

Si algún vehículo no cumple con la reglamentación de ningún grupo de este campeonato, podrá ser inscrito en el grupo PT, pero este grupo no optará a la clasificación final de la prueba, ni bloqueará puntos.

Los vehículos admitidos en el Campeonato de Castilla y León de Rallysprint de Asfalto se agruparán en las siguientes categorías:

GRUPO 1
Grupo N – R/N hasta 1.600 c.c. Nacional 3 hasta 1.400 c.c. Grupo A – R/A hasta 1.400 c.c. R1 FIA
GRUPO 2
Grupo N – R/N 1.601 – 2.000 c.c. Grupo A – R/A 1.401 c.c. – 1.600 c.c. Nacional 3 1.401 c.c. en adelante Grupo XP hasta 1.400 c.c.
GRUPO 3
R2 – R2T FIA R3D FIA Nacional 2 - menos de 2.000 c.c.

Grupo N – R/N – más de 2.000 c.c. 2RM Grupo A – R/A 1.601 a 2.000 c.c. Grupo XP desde 1.401 c.c. hasta 1.600 c.c. RALLY5
GRUPO 4
R3 – R3T FIA KIT CAR 1.6 SUPER 1.600 Nacional 2 a partir de 2.000 c.c. Grupo A – R/A más de 2.000 c.c. 2RM Grupo XP desde 1.601 c.c. hasta 2.000 c.c. RALLY4
GRUPO 5
Grupo N – R/N más de 2.000 c.c. 4RM Grupo XP de 2.001 c.c. o más 2RM RALLY3 NACIONAL 4
GRUPO 6
WRC / RALLY1 RRC R5 / RALLY2 R4 FIA R4 RFEDA SÚPER 2000 R-GT FIA GT RALLYE RFEDA MAXI KIT CAR 2.0 N+ RFEDA N5 Nacional 1 Grupo A – R/A más de 2.000 c.c. 4RM Grupo XP 4x4 cualquier cilindrada y provenientes de GT
GRUPO 7
CLÁSICOS hasta 1.600 c.c. con pasaporte histórico FIA (HTP) y/o RFEa (PTVC) o con aprobación GTH o certificado FACyL conforme a su ficha de homologación
GRUPO 8
CLÁSICOS de más de 1.600 c.c. con pasaporte histórico FIA (HTP) y/o RFEa (PTVC) o con aprobación GTH o certificado FACyL conforme a su ficha de homologación

LIMITACIONES DE PESOS

TABLA DE PESOS MÍNIMO		
GRUPO	ABREVIATURA	PESO
WORD RALLY CAR	WRC	Según ficha homologación
R5 FIA	R5	1.230 kg
R5 RFEDA	R5	1.230 kg
R4 FIA	R4	1.300 kg
R4 RFEDA	R4	1.230 kg
R3-R3T FIA	R3 – R3T	1.080 kg
R3D FIA	R3D	1.150 kg
R2-R2T FIA	R2 – R2T	1.000 / 1.030 kg
R1 FIA	R1	980 / 1.030 kg
R-GT FIA	R-GT	Según FIA
GT RFEa	GTR	Según equilibrio de prestaciones
SÚPER 2000 1.6t	RRC	1.200 kg

SÚPER 2000 2.0 atm	S2000	1.200 kg
SUPER 1600	S1600	1.000 kg
KIT CAR 1.6	KC 1.6	Según ficha homologación
KIT CAR 2.0	KC 2.0	Según ficha homologación
N+ RFEDA	N+	1.300 kg
NACIONAL 5	N5	1.230 kg
NACIONAL 4	N4	Según ficha homologación
NACIONAL 3	N3	Según fabricante -8%
NACIONAL 2 RFEDA	N2	Según copa monomarca
NACIONAL 1 RFEDA	N1	1.200 kg
N – R/N	N – R/N	Según ficha homologación
A – R/A	A – R/A	Según ficha homologación
CLÁSICO	H	Según ficha homologación
RALLY5	RALLY5	Según ficha homologación
RALLY4	RALLY4	Según ficha homologación
RALLY3	RALLY3	Según ficha homologación
RALLY2	RALLY2	Según ficha de homologación
RALLY1	RALLY1	Según ficha de homologación

		2 Válvulas por cilindro	Más de 2 válvulas por cilindro
XP	Hasta 1.000 cc	680 Kg.	680 Kg.
	Hasta 1.400 cc	700 Kg.	750 Kg.
	Hasta 1.600 cc	800 Kg.	850 Kg.
	Hasta 2.000 cc	850 Kg.	900 Kg.
	Hasta 2.500 cc	980 Kg.	1.030 Kg.
	Hasta 3.000 cc	1.050 Kg.	1.100 Kg.
	Hasta 4.000 cc	1.130 Kg.	1.180 Kg.
	Más de 4.000 cc	1.210 Kg.	1.260 Kg.

Este es el peso real del vehículo, sin piloto, ni copiloto, ni su equipamiento y con un máximo de UNA rueda de repuesto.

En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje. En ningún momento de la prueba, un vehículo podrá pesar menos que este peso mínimo.

En caso de disputa durante el pesaje, debe retirarse todo el equipamiento del piloto y copiloto.

Se permite completar el peso del vehículo por medio de uno o varios lastres, a condición de que se trate de bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas, fácilmente accesibles, situados sobre el suelo del habitáculo, visibles y precintados por los Comisarios Técnicos.

ARTICULO 3. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

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

- A. Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.
- B. El abandono del piloto o copiloto está prohibido.
- C. Está prohibido admitir una tercera persona a bordo. Salvo en caso de transporte de un herido.
- D. Está prohibido al equipo, bajo penalización, bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- E. Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallysprint.
- F. En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción a esta regla será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una infracción.
- G. Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto.

ARTICULO 4. PUBLICIDAD

4.1 Nombres del piloto y copiloto

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

- a) Caracteres helvética blanca de 6 centímetros de alto y anchura de trazo de 1 centímetro.
- b) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúsculas y el resto en minúsculas.

Todo aquello que no venga reflejado en dicho artículo, será de aplicación lo dispuesto en el cuadro de sanciones.

4.2 Parabrisas y ventanillas

Los parabrisas y ventanillas de los automóviles deberán quedar libres de toda publicidad, a excepción de una banda que tenga una anchura máxima de 10 cm en la parte superior del parabrisas y, siempre y cuando la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una anchura máxima de 8 cm en la luneta trasera.

5.3 Placa del rallysprint y número de competición

- a) Los organizadores entregarán a cada equipo los elementos que deberán ser colocados de la manera especificada en el citado artículo.
- b) La ausencia de la placa o número(s) del rallysprint, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el cuadro de sanciones.

ARTICULO 5. CIRCULACIÓN

Durante el desarrollo de los tramos de enlace, los equipos deberán respetar estrictamente el reglamento general de circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

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

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.

ARTICULO 6. RECONOCIMIENTOS

A criterio del organizador y con motivo de seguridad y facilidad para los organizadores a la hora de sacar adelante una prueba, se limitarán los reconocimientos.

Se recomienda que el organizador de la prueba facilite el itinerario a los equipos desde el momento en que estos realicen la inscripción a la competición.

Los equipos podrán reconocer los tramos cronometrados programados por cada organizador de acuerdo con el horario establecido por ellos. La prohibición de reconocer fuera de esa fecha incluye la participación en competiciones de cualquier tipo cuyo itinerario sea el mismo (total o parcialmente).

Los equipos podrán dar el número de pasadas que estime oportunas a cada tramo dentro del horario establecido, respetando siempre las normas de circulación.

No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados.

Se considera reconocimiento “ilegal” cuando los ocupantes de un vehículo estén federados y se encuentren en el itinerario de la competición una vez publicado su recorrido. NO hace falta estar inscritos en la prueba.

El organizador determinará los días de entreno, o en su defecto; los equipos participantes. Limitándolos a DOS días.

Existirá una tabla detallada con los días elegidos por los participantes. La cual deberá ser facilitada por el organizador a cualquier equipo que la solicite con el fin de ayudar a cumplir la reglamentación.

ARTICULO 7. COMBUSTIBLE

Los equipos sólo pueden repostar en la zona de repostaje establecida en cada rallysprint o en las gasolineras indicadas en el Road-Book. En estas gasolineras el repostaje se deberá realizar directamente de los surtidores comerciales de las mismas.

Queda totalmente prohibido el uso de etanol, bioetanol y/o derivados como combustible.

ARTICULO 8. NEÚMATICOS

Se establece la prohibición de participar con ruedas de tierra incluso a los vehículos de la caravana de seguridad o publicidad.

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

La cantidad de neumáticos a utilizar es libre.

El interior del neumático debe ser llenado solamente con aire.

Está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

En todo momento durante la prueba, la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos de asfalto montados en el coche no debe ser inferior a 1,6 mm durante al menos $\frac{3}{4}$ partes de la banda de rodadura.

La marca y modelo de neumático es libre.

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

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

Los coches pueden llevar un máximo de DOS ruedas de repuesto y un mínimo de UNA.

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

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

ARTICULO 9. SEGURIDAD HABITACULO

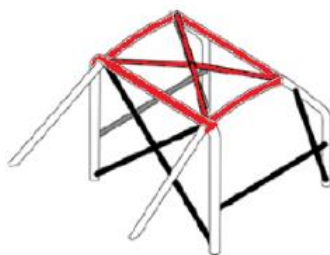
Está **PROHIBIDO** instalar en el interior del vehículo cualquier tipo de bomba de dirección electrohidráulica, así como si la bomba/s de combustible/deposito nodriza va instalada en el interior, se deberá alojar según la norma. Los racores de tubería deberán ser acorde a la norma.

Todos los extintores deberán tener instalado de obligado cumplimiento el sistema anti torpedo, siendo estos acordes con la homologación FIA y estando en Fecha de validez o de revisión. Es **obligatorio** disponer del certificado expedido por una empresa homologada sobre la revisión del dispositivo. En caso de ser artículo nuevo, disponer de la factura de compra.

Si la batería se encuentra alojada en el interior del habitáculo, deberá estar conforme a la norma. En cualquier caso, los bornes deben estar protegidos de cualquier contacto o impacto.

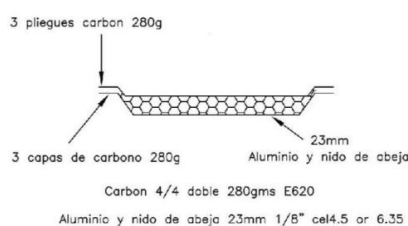
Las canalizaciones de las tuberías bien sean de frenos, gasolina, extinción o cableado deben estar instalados con pasa muros de goma en los orificios de la carrocería con el fin de evitar cortes.

Os recordamos que el revestimiento protector según la norma FIA 8857-2001 tipo A es obligatorio en todos los tubos del techo y sus refuerzos, tal y como se refleja en el siguiente dibujo:



Asimismo, os informamos de que no es posible instalar la centralita para los cascos en ninguno de estos tubos que tenga que estar protegido por el revestimiento protector.

Se autorizan las puertas delanteras en fibra con la única salvedad que los vehículos deberán ser equipados con una pieza formada por un panel protector anti- intrusión situado entre las barras protectoras y el panel de las puertas, conforma al dibujo 255-14 del Anexo J del CDI.



Dibujo N°255-14

Está prohibido pasar entre el arco de seguridad y los portantes de la carrocería cualquier tipo de tuberías de freno, tubería de gasolina, tuberías de extinción, tiradores de extinción y cortacorrientes y cableado eléctrico. Todo ello debe ir por el interior del arco de seguridad.

En lo referente a arneses de seguridad, asientos baquet y depósito de seguridad se permitirá participar con **DOS** años máximo de prórroga a partir del

año de homologación finalizada. Siempre y cuando los equipos de seguridad se encuentren en buen estado, el resto de los elementos deberá de estar en vigor.

Los equipos de extinción deberán cumplir estrictamente la normativa, respetando el tipo de homologación y fecha de revisión.

Las armaduras de seguridad homologadas por el constructor del vehículo y reflejadas en la ficha de homologación serán admitidas.

Es **OBLIGATORIO** la instalación de la lámina anti desfragmentación sobre los cristales del vehículo, siendo estos transparentes en caso de los cristales delanteros. Dicha lámina NO es obligatoria en los cristales de policarbonato, siendo estos de un espesor mínimo de 3 mm.

El uso de láminas tintadas y/o láminas de seguridad solo se autoriza en ventanas laterales y en la luna trasera, en ese caso, deben permitir a una persona situada a 5 metros del vehículo ver el interior (conductor, etc.). (Anexo J, art-253-11). Por lo tanto, se prohíben cristales y/o policarbonatos pintados, tintados con una película opaca o reflectante, etc.

Los vehículos tendrán que venir equipados con DOS rompe lunas/corta arneses, de tal manera que sea accesible por el piloto, como por el copiloto. En caso de equipar policarbonato, no será obligatorio el uso de rompe lunas.

Es obligatorio disponer de UN triángulo rojo reflectante (recomendado dos triángulo(s) rojo(s) reflectante(s)), DOS chalecos amarillos reflectantes y UN cartel SOS/OK en formato DIN-A3 dentro del habitáculo. Se recomienda utilizar dispositivos luminosos homologados.

ARTICULO 10. GPS Y BANDERAS ELECTRÓNICAS

En las competiciones puntuables será obligatoria la utilización del sistema GPS y bandera roja electrónica “onboard” para todos los equipos inscritos.

En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, se deberá pulsar inmediatamente y OBLIGATORIAMENTE el botón del OK del dispositivo GPS.

La señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes.

En el caso de necesitar asistencia sanitaria, se deberá pulsar el botón SOS del dispositivo GPS, y mostrar la cruz del Road-Book a los siguientes participantes.

Es responsabilidad del equipo inscrito mantener el sistema de GPS en perfecto estado de conservación. En caso contrario, deberá asumir la multa correspondiente estipulada por la empresa suministradora.

ARTICULO 11. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN Y PREMIOS

11.1 Los derechos de inscripción se establecen de la siguiente manera:

- F. Con premios en metálico **260€** incluido el GPS.
- G. Sin premios en metálico **165€** incluido el GPS.

11.2 Todas las pruebas puntuables para este campeonato que opten por cobrar la inscripción máxima fijada en 260€ Rallysprint con el coste del GPS obligatorio, deberán distribuir unos premios mínimos que serán los siguientes:

RALLYSPRINT:

- 1º 300,00 € + trofeos
- 2º 150,00 € + trofeos
- 3º 100,00 € + trofeos

Al primero de cada clase 100,00 € + trofeos a las clases constituidas, será necesario un mínimo de **TRES** participantes autorizados. Los premios serán entregados en el pódium.

El incumplimiento de este artículo afectará gravemente a la clasificación en el informe, pudiéndose significar la pérdida de puntualidad y/o la suspensión de la prueba para el año próximo, sin perjuicio de las actuaciones disciplinarias a que hubiera lugar.

Todo piloto que no se presente en la entrega de premios no cobrará dichos premios ni trofeos. La entrega de premios deberá celebrarse como **máximo** dos horas después de finalizar la prueba.

11.3 La fecha límite de inscripción será el lunes de la semana de la prueba.

ARTÍCULO 12. NORMAS COMPLEMENTARIAS

Además de las contenidas en las Prescripciones Particulares para Rallysprint, las pruebas deberán cumplir las siguientes normas:

12.1. Se aconseja encarecidamente al organizador elegir los tramos cronometrados evitando zonas potencialmente peligrosas, ya sea por su excesiva rapidez o por la existencia de desniveles sin protecciones adecuadas, correspondiendo a la FACYL en última instancia, la autorización de los tramos cronometrados seleccionados por el organizador.

La velocidad media de los tramos no podrá superar 100 km/h. Si se superan deberán de montarse chicanes.

12.2. Será de obligado cumplimiento para el organizador en Rallysprint, el disponer a lo largo del recorrido de todos los tramos cronometrados, puntos intermedios de radio comunicados entre sí y con una separación máxima de 3,2Km., debiendo existir además en cada uno de ellos un comisario de ruta.

12.3. En caso de que los tramos de enlace discurran por zonas pobladas o carreteras de tráfico denso o difícil trazado se sugiere rebajar la media de los sectores a 30 Km/h. entre controles horarios, para aumentar la seguridad.

12.4. La FACYL realizará un seguimiento exhaustivo en cuanto al cumplimiento de la seguridad, notificando al organizador el nombre del delegado en cada una de ellas.

12.5. El incumplimiento de estas normas llevará aparejada la pérdida total o parcial de la subvención federativa por prueba.

Cualquier prueba que presente en su itinerario más de un tramo cronometrado localizado en porciones de carretera diferentes, pasarán a adquirir la consideración de "Rallye" a todos los efectos.

ARTÍCULO 13. NORMAS COMPLEMENTARIAS

Además de las contenidas en las Prescripciones Particulares para Rallysprint, las pruebas deberán cumplir las siguientes normas:

13.1. Se aconseja encarecidamente al organizador elegir los tramos cronometrados evitando zonas potencialmente peligrosas, ya sea por su excesiva rapidez o por la existencia de desniveles sin protecciones adecuadas, correspondiendo a la FACYL en última instancia, la autorización de los tramos cronometrados seleccionados por el organizador.

13.2. Será de obligado cumplimiento para el organizador en Rallysprint, el disponer a lo largo del recorrido de todos los tramos cronometrados, puntos intermedios de radio comunicados entre sí y con una separación máxima de 3,2Km., debiendo existir además en cada uno de ellos un comisario de ruta.

13.4. En caso de que los tramos de enlace discurran por zonas pobladas o carreteras de tráfico denso o difícil trazado se sugiere rebajar la media de los sectores a 30 Km/h. entre controles horarios, para aumentar la seguridad.

13.5. La FACYL realizará un seguimiento exhaustivo, en cuanto al cumplimiento de la seguridad, notificando al organizador el nombre del delegado en cada una de ellas.

13.6. El incumplimiento de estas normas llevará aparejada la pérdida total o parcial de la subvención federativa por prueba.

Las pruebas con consideración "Rallysprint" podrán tener el siguiente desarrollo:

- A. Un tramo cronometrado en un solo sentido con un máximo de 4 pasadas.
- B. Un tramo en doble sentido con un máximo de 2 pasadas por sentido
- C. Dos tramos distintos con un máximo de dos pasadas y 50 km cronometrados como máximo.

Todo el desarrollo deportivo de la prueba deberá realizarse en un solo día, pudiendo hacer verificaciones opcionales el día anterior.

ARTICULO 14. REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular de cada prueba puntuable se ajustará a lo previsto en las Prescripciones Comunes y en las Particulares para Rallysprint de Asfalto.

ARTICULO 15. FORMA DE PUNTUACIÓN

15.1 Conductores y copilotos

En cada uno de los Rallysprint puntuables se establecerá una clasificación general, que comprenderá todos los grupos admitidos y otra clasificación para cada uno de los grupos.

La puntuación de cada participante en la prueba se obtendrá de la siguiente forma:

- 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 del grupo al que pertenezca

Puesto	1	2	3	4	5
Puntos	5	4	3	2	1

La puntuación obtenida en cada prueba resultará de la suma de a) más b).

Los puntos de los Grupos en cada Rallysprint, serán los logrados por cada participante en su grupo aplicándose la misma tabla que en la clasificación general.

Las clasificaciones finales de los Campeonatos de Castilla y León de Rallysprint, se obtendrá sumando todos los puntos conseguidos en cada una de las pruebas en las que haya participado. Se considerará que un piloto ha participado en un Rallysprint siempre que haya tomado la salida en el primer tramo cronometrado del mismo.

Si se produjera la suspensión de una prueba la puntuación sería la siguiente:

Si se han disputado más del 50% de los tramos cronometrados, se aplicaría la puntuación total.

Si se han disputado menos del 50% de los tramos cronometrados, se aplicará el 50% de la puntuación total.

ARTICULO 16. PREMIOS FINALES

Finalizados los respectivos Campeonatos, la Federación de Automovilismo de Castilla y León otorgará los siguientes premios:

Clasificación general Pilotos Campeonato de Castilla y León de Rallysprint de Asfalto:

1º Trofeo

2º Trofeo

3º Trofeo

1º Trofeo Junior

Clasificación general Copilotos Campeonato de Castilla y León de Rallysprint de Asfalto:

1º Trofeo

2º Trofeo

3º Trofeo

1º Trofeo Junior

Clasificación Grupos:

Trofeo Grupo 1: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 2: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 3: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 4: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 5: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 6: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 7: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo Grupo 8: _____ 1º Piloto / 1º Copiloto

Trofeo de Escuderías de Asfalto: 1º Trofeo.

Resultará de la suma de los puntos en las especialidades de Rallyes, Rallysprint, Montaña y Slalom con la siguiente proporción:

- Rallyes: 100 % de los puntos obtenidos.
- Rallysprint: 100 % de los puntos obtenidos
- Montaña: 100 % de los puntos obtenidos
- Slalom: 15,74 % de los puntos obtenidos

15.2 Para calcular los puntos en las pruebas de Rallysprint se sumarán los puntos obtenidos en la clasificación general scratch de cada Rallysprint por cada uno de los equipos (50 % piloto y 50% copiloto) de cada Escudería o Concursante individual.

Optaran al Trofeo Junior aquellos pilotos y copilotos menores de 25 años ó que cumplan 25 años en el año en curso.

Para optar a los premios finales se deberá de haber participado al menos, en la mitad de las pruebas puntuables (si el resultado fuera decimal, se regularizará al alza).

ARTÍCULO 17. PRIORIDADES DE INSCRIPCIÓN

En caso de superarse el número máximo de inscritos en cualquiera de las pruebas puntuables, se tendrá en cuenta el siguiente orden de prioridades para admitir la participación en dichas pruebas:

1. Seguimiento: Campeonato de Castilla y León de Rallysprint
2. Participantes en posesión de licencia de Castilla y León
3. Orden de llegada de la inscripción en forma y al corriente de pagos

PRESCRIPCIONES PARTICULARES

RALLYSPRINT 2024

ARTÍCULO 1. CARÁCTER DE LAS PRUEBAS

Todas las pruebas corresponderán a la definición de Rallysprint de primera categoría (Art. 21 del C.D.I.) y deberán estar inscritas en el calendario de la Federación de Automovilismo de Castilla y León

ARTÍCULO 2. RECORRIDO

El recorrido de un Rallysprint se dividirá en etapas, secciones y sectores y tramos cronometrados, según las definiciones:

2.1 Etapa

Cada una de las partes de una prueba, separadas entre sí 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 en esta duración.

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

2.2 Sección

Espacio recorrido en el transcurso de un Rallysprint sin detenciones intermedias; por lo tanto, en el momento que haya una neutralización prevista en el Reglamento Particular se terminará una sección, y después de dicha neutralización comenzará la siguiente.

2.3 Sector

Trazado de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos, es decir, espacio comprendido entre el control horario de salida, que podría coincidir o no con el control de salida en un tramo cronometrado, y el control horario de llegada. En caso de coincidir el inicio de un sector con la salida de un tramo cronometrado el procedimiento será el siguiente: En el control horario previo a la salida del tramo cronometrado terminará un sector; unos 100 mts. después, en la salida del tramo cronometrado, empezará el siguiente sector. Entre los dos controles horarios consecutivos (el de fin de sector y el de comienzo del siguiente o salida del tramo cronometrado) se fijará un tiempo entre un mínimo de 2 y un máximo de 4 minutos. Entre estos dos controles el cronometraje será al minuto despreciándose los segundos y las décimas, el

control horario de llegada y el control horario de salida podrán reunirse en un solo punto, atendidos por un mismo cronometrado. Los Rallysprint puntuables para los Campeonatos de Castilla y León no tendrán ningún control secreto, ni horario de estos en el Reglamento Particular. En caso de que, por razones de fuerza mayor, haya que utilizar un recorrido alternativo, no se podrá poner en el nuevo itinerario ningún control horario. No se podrá establecer entre controles horarios una velocidad media superior a 60 kilómetros hora, a no ser que el tramo comprendido este cerrado al tráfico normal o que tal velocidad media superior haya sido expresamente autorizado por la Jefatura de Tráfico. La distancia entre dos controles horarios consecutivos, para comprobación de la media no deberá ser inferior a 100 m. Entre los controles horarios de llegada entre los que no exista tramo cronometrado deberá estar obligatoriamente separado entre sí un mínimo de veinte minutos. Para la medición de distancias en carretera darán fe los hitos kilométricos (Art. 83 del C.D.I.)

2.4 Asistencias

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo. El único lugar para realizar asistencia será el parque de asistencia de la prueba, o en el parque de asistencia remoto si está previsto.

Se deberá programar como mínimo una asistencia de 20 minutos cada 125 Km. y siempre antes del primer tramo. Todos los equipos deberán contar **OBLIGATORIAMENTE** en su espacio de asistencia con un extintor de mano de al menos 4 Kg. bien visible y fácilmente accesible.

2.4.1 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.

La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, EXCLUSIVAMENTE, junto a la pancarta de preaviso del Control horario a las entradas a los parques de asistencia o reagrupamiento.

2.5 Tramo Cronometrado

Espacio de carretera cerrado al tráfico normal y en el que los vehículos desarrollarán su máxima velocidad en sentido único, con vistas a la clasificación en el Rallysprint.

Los tramos cronometrados estarán delimitados por los Controles Horarios de Llegada y Controles Horarios de Salida.

El control de llegada marcará el fin del tramo cronometrado y el paso de los vehículos por este punto será lanzado.

La distancia entre la salida y la llegada del tramo cronometrado quedara a criterio de la Organización.

Los organizadores deberán solicitar a las jefaturas de tráfico el cierre de carreteras, como mínimo, desde el control horario de salida hasta el control STOP de cada sector que tenga un tramo cronometrado.

Así mismo, deberán estar cuidadosamente cerrados al tráfico normal todos los caminos o carreteras que accedan a los tramos cronometrados.

La organización deberá elegir los tramos cronometrados de forma que sean suficientemente selectivos, de promedio no excesivamente elevado y de longitud tal que puedan ser perfectamente controlados por la organización en una posible situación de emergencia, debiendo evitarse zonas potencialmente peligrosas, correspondiendo a la FACYL en última instancia, la autorización de los tramos cronometrados seleccionados por el organizador.

Por otra parte, se recomienda muy encarecidamente a las organizaciones que agrupen entre sí los tramos. El principio y fin de los tramos cronometrados estarán concretamente definidos en el Reglamento Particular, no pudiéndose bajo ningún concepto ampliar su longitud, es decir, que si por razones de fuerza mayor, fuese necesario modificar la salida o la llegada, el tramo deberá desarrollarse siempre dentro del espacio inicialmente previsto.

Se podrá realizar en un Rallysprint el mismo tramo cronometrado en ambos sentidos del recorrido, siempre con las medidas máximas de seguridad en los dos sentidos.

La longitud **mínima** de un tramo cronometrado será de **CUATRO** kilómetros. En los tramos cronometrados estará terminantemente prohibido el paso por núcleos urbanos, salvo aquellos celebrados en circuitos urbanos cerrados expresamente para ello y debidamente autorizados.

No se podrán celebrar tramos cronometrados ni recorridos secretos en las pruebas puntuables para las competiciones de Rallysprint en Castilla y León, salvo autorización explícita de la Federación de Castilla y León de Automovilismo.

Las pruebas especiales de los Rallysprint deberán ser únicamente tramos cronometrados de velocidad pura, estando prohibido los de regularidad (excepto en las pruebas de esta especialidad), gymkanas, slalom, etc., que puntúen para la clasificación final.

No obstante, podrán establecerse por el organizador si su participación fuera optativa para los equipos participantes.

2.6 Reagrupamiento

Parada prevista por los organizadores y comprendida entre dos controles horarios con el objeto de por una parte seguir el programa del Rallysprint y por otra permitir el Reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

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

La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, **EXCLUSIVAMENTE**, junto a la pancarta de preaviso del Control horario a las entradas a los parques de asistencia o reagrupamiento.

2.7 Neutralización

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

2.8 Parque Cerrado

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

2.9 Complementos

Comunicado oficial por escrito que forma parte íntegramente del reglamento particular del Rallysprint, destinados a modificar, precisar o completar a este último. Los complementos deben ser fechados y numerados, Los concursantes deben firmar un acuse de recibo. Los complementos son emitidos por:

- a) Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deben someter su aprobación a la Federación de Automovilismo de Castilla y León. Salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
- b) Los Comisarios Deportivos de la prueba, durante toda la duración de la competición.

2.10 Comunicado

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

2.11 Decisión

Documento emitido por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos para comunicar sus conclusiones después de una encuesta, audiencia o investigación.

2.12 Carnet de Control

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

2.12.1 El color del papel de las páginas de cada etapa y sección serán distintos.

2.13 Competidor

Persona física o jurídica o titular de una licencia de competidor expedida, por la FACyL o por cualquier ADN reconocida valedera para el año en curso.

2.14 Equipo

Un equipo está compuesto por dos personas a bordo de un vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados como piloto y copiloto, ambos deberán poseer obligatoriamente licencias valederas para el año en curso.

ARTÍCULO 3. SEÑALIZACIÓN Y MONTAJE

Será obligatoria la señalización de controles y tramos cronometrados de los Rallyes por medio de pancartas normalizadas, conformes con las reglamentadas en los Campeonatos de Mundo y Europa de Rallyes.

Se indicará por medio de pancartas normalizadas, conformes con el C.D.I., todos los controles, es decir, controles horarios, controles de paso, salida y llegada de pruebas de clasificación.

La señalización de la zona de control se hará por medio de tres pancartas, de la siguiente forma: (Nota: En caso de necesidad, la señalización de fondos amarillos podrá reforzarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por medio de una bandera roja).

Los paneles de señalización tendrán que tener un diámetro de setenta (70) centímetros.

Control Horario: El comienzo de la zona de controles indicara por medio de una pancarta con fondo amarillo. La distancia en metros al punto de control figurara en números sobre esta pancarta. El punto de control se indicará por medio de una pancarta con fondo rojo. El fin de la zona de control se indicará por medio de una pancarta con fondo amarillo o naranja. Como regla general,

las pancartas de pre-señalización se colocarán aproximadamente 25 metros antes del punto de control.

Control de paso: Empleo de pancartas idénticas a las utilizadas para control horario.

Tramos Cronometrados: No será necesaria la pre-señalización por medio de la pancarta con fondo amarillo con indicación de la distancia si el punto de salida se encontrase en las proximidades de un control horario. El punto de salida se indicará por medio de una pancarta con fondo rojo. El final de la prueba estará precedido por una pancarta con fondo amarillo y con la indicación de la distancia que queda hasta el fin de la prueba. La línea de llegada donde se cronometra estará marcada por una pancarta con fondo rojo. Se colocará una pancarta de STOP sobre fondo rojo aproximadamente entre 100 y 300 metros después. En cada control, el responsable del mismo deberá llevar un dispositivo que permita identificarse inmediatamente. Los paneles de señalización de radio enlace tendrán que tener un diámetro de cincuenta y cinco (55) centímetros.

ARTÍCULO 4. RECONOCIMIENTOS Y ENTRENAMIENTOS

En los reglamentos particulares se hará el apercibimiento a los participantes de que los reconocimientos serán de la exclusiva responsabilidad de los ocupantes del vehículo, sin que pudiera vincularse su actuación, bajo ningún concepto, con la organización de la prueba, o la Federación.

ARTÍCULO 5. SEGURIDAD Y ASISTENCIA SANITARIA

El organizador dispondrá de un vehículo de rescate ó coche R en cada tramo para dejar expedito el mismo en caso de necesidad Así mismo deberá de haber al menos una ambulancia al principio del tramo, en caso de que el tramo fuera demasiado largo (más de 20 KM.) deberá existir otra en el medio del mismo, así como al final del mismo. Las asistencias médicas y sanitarias deberán ser presentadas en un plan de seguridad con los itinerarios a seguir en caso de accidente. Así como el centro asistencial más próximo al desarrollo de la prueba. Debe figurar en el reglamento un médico oficial de la prueba.

ARTÍCULO 6. LIBRO DE RUTA

Deberá estar a disposición de los concursantes legalmente inscritos, al menos 15 días antes del comienzo de la prueba. En la fecha de su publicación, que deberá venir indicada en el mismo, se enviará una copia a la Federación de Castilla y León de Automovilismo para que se haga llegar a los observadores designados. Todo cambio producido en el recorrido deberá ser rápidamente comunicado con modificaciones del libro de ruta publicado en el tablón de anuncios y entregados a todos los participantes, refrendando su recibo mediante firma. Se aconseja que, al menos de forma literal, se detallen los

recorridos de emergencia que deberá seguir el Rallye en caso de desvío por fuerza mayor durante la celebración de la prueba. No será obligatoria la entrega física (versión impresa) de libro de ruta por parte del organizador de la prueba. Será suficiente con colgar el libro de ruta, en PDF, en la página web del organizador o en la de la FACyL en caso de que el organizador no disponga de ella, dentro de los plazos estipulados. El formato del libro de ruta deberá respetar las siguientes características:

6.1 Condiciones Generales

- El sentido de lectura será de arriba abajo.
- La unión de las hojas se efectuará con una espiral plástica o metálica que permita una apertura de 360º y sea resistente a las numerosas manipulaciones (sólo en caso de entregar versión impresa).
- Al principio del libro de ruta deberá figurar una página explicativa con los símbolos utilizados.
- En la parte superior o inferior de cada página deberá figurar el número de etapas, secciones y sectores, el tiempo impartido, el kilometraje y eventualmente los controles de paso.
- Cada información será numerada y separada de la siguiente por una línea horizontal, volviendo a cero la numeración de cada control horario.
- Las informaciones muy próximas, es decir, con distancia inferior a 200 m no serán separadas entre sí.
- Cada página será numerada con numeración correlativa dentro del mismo volumen.
- Toda información que no pueda ser vista desde la carretera deberá aparecer entre paréntesis.
- Para cada control horario, control de paso, salida y llegada de los tramos cronometrados, se reproducirán con los signos normalizados de la F.I.A. y se indicará con precisión la localización de los controles.
- Las señales de tráfico reproducidas deberán corresponder a su emplazamiento exacto sobre la ruta.
- Todos los paneles de cambio de dirección que existan en la ruta deberán aparecer con la flecha señalando la dirección real.
- El grosor del trazo indicara la dirección a seguir.
- Cada etapa, sección o sector comenzara en una página nueva.

- Los tramos cronometrados deberán resaltar del resto del texto, por ejemplo, con un recuadro o utilizando un color diferente.
- En cada dibujo, el punto de origen se situará en la parte inferior.
- Los paneles de dirección que no correspondan a la ruta a seguir, deberán aparecer tachados.
- Se señalarán los lugares que precisen de una atención particular con uno, dos o tres signos de exclamación.
- Las informaciones deberán permitir un espacio libre suficientemente para que los participantes puedan incluir sus propios comentarios.
- Las indicaciones deberán ser legibles, teniendo en cuenta que van a ser utilizadas por la noche dentro de un vehículo en marcha.
- Las hojas informativas serán de color diferente a las anteriores. La publicidad ira colocada únicamente al principio y al final o en las interfaces entre dos etapas.
- A la izquierda se indicará distancia parcial entre informaciones. A la derecha de cada información se indicará la distancia al próximo control horario.
- Se indicará una referencia para calibrar el cuenta kilómetros.
- La localización de los diferentes controles deberá ser indicada con precisión.
- Se autoriza un máximo de seis dibujos por página.
- En los Road-Book los puntos de seguridad deberán estar indicados.
- Así mismo el Road-Book deberá contener una cruz roja y un OK verde. (Serán entregados aparte por el organizador en caso de optar por no proporcionar libro de ruta impreso).

6.2 Sugerencias Libro de Ruta

- Indicar la media de los sectores de enlace.
- Indicar para los tramos de velocidad el mejor tiempo en la edición anterior del Rallye.
- Hacer figurar los puntos de referencia de forma bien discernible.

ARTÍCULO 7. DESARROLLO DE LA PRUEBA

7.1 En cada vehículo deberá de haber únicamente dos personas a bordo, una de ellas, al menos, en posesión de licencia de conductor, y la otra, como mínimo de navegante. Un piloto que figure inscrito como primer conductor en

un Rallysprint puntuable no podrá tomar parte en este mismo Rallysprint como segundo conductor de ningún otro vehículo. El piloto inscrito como primer conductor deberá obligatoriamente conducir al menos la mitad de los tramos cronometrados si su número es par y la mitad por exceso si su número impar, el incumplimiento de esta norma supondrá que el primer conductor, a efectos de puntuación, pasará a ser segundo conductor, y viceversa.

Los participantes deberán seguir en todo momento, de no mediar indicación contraria por parte de Dirección de Carrera, el recorrido marcado en el libro de ruta bajo sanción de EXCLUSIÓN de la prueba.

7.2 Controles

Los organizadores deberán atenerse al horario previsto.

Los participantes están obligados, bajo pena de exclusión, a presentarse en los controles horarios en el sentido del recorrido. Igualmente, estará prohibido volver marcha atrás dentro de la zona de control.

Los concursantes dispondrán, entre dos controles horarios consecutivos, de un tiempo ideal previsto de manera que no se pueda sobrepasar una velocidad media de 50 Km/h., a no ser que el tramo efectuado esté cerrado al tráfico normal o que la velocidad media superior haya sido expresamente autorizado por la Jefatura de Tráfico correspondiente.

La hora de paso que figure en el Carnet de ruta constituirá la hora de llegada al final del sector. Se penalizará cualquier diferencia con la hora ideal de llegada.

Los vehículos podrán llegar a los controles horarios con un margen de cincuenta y nueve segundos, es decir, que deberán entrar en dichos controles dentro de su minuto.

Se penalizará cualquier adelanto o retraso en controles horarios. Sin embargo, el paso con adelanto se admitirá sin penalizar en el control de llegada de final de etapa. Se autorizará la entrada de los vehículos en la zona de control un minuto antes de su hora teórica. Una vez el vehículo pase la zona de control, la hora real de paso será aquella en que el equipo entregue su Carnet de ruta al cronometrador, que deberá anotar en el acto la hora real. El conductor podrá llevar el vehículo a las inmediaciones del puesto de control de salida, que será de fácil acceso.

En caso de que los vehículos se acumulasen excesivamente entre los controles horarios de salida y llegada, si fuera necesario, en los controles horarios podrá descender el copiloto del vehículo para efectuar los trámites correspondientes. El Carnet de ruta deberá tener una hoja de control horario.

Será excluido cualquier equipo cuyo Carnet de ruta no tenga una de las marcas previstas en el Reglamento para demostrar el paso por un control, ya sea fijo o inopinado. El equipo será responsable de todas las inscripciones hechas sobre el Carnet de Ruta.

No deberá realizarse ninguna reparación ni ningún servicio de asistencia en la zona de control, es decir, entre la pancarta con fondo amarillo y la pancarta con barra, considerándose esta zona como parque cerrado.

Si el comisario responsable de un tramo cronometrado considerase que un vehículo se encuentra en un estado tan defectuoso que pueda constituir un peligro para la circulación, el vehículo deberá ser obligatoriamente reparado en su presencia.

El tiempo empleado en la reparación deberá considerarse como la misma cantidad de minutos de retraso en un control, dando lugar a la correspondiente penalización. Toda prueba tiene que tener Comisarios de Ruta con una emisora, al menos una bandera roja y extintor.

7.3 Tramos Cronometrados

7.3.1 Salida

No se admitirá el tránsito de vehículos no homologados como vehículos de cierre, bajo condiciones de cierre de carrera en los tramos cronometrados.

La salida será a vehículo parado con el motor en marcha. Todo retraso, debido a razones de fuerza mayor, (obstrucción del recorrido, etc.,) en la salida de una prueba de clasificación deberá ser anotado por los comisarios de ruta.

Al fin de la sección, los organizadores deberán tener en cuenta los retrasos así ocasionados.

El organizador quedara en libertad de elegir el intervalo entre las salidas, con la condición de que se mantenga un mínimo de un minuto.

7.3.2 Llegada

La llegada de un tramo cronometrado será lanzada.

Los vehículos se detendrán obligatoriamente en el control STOP y en él entregarán a la persona responsable la tarjeta de cronometraje correspondiente al tramo cronometrado. Sobre esta tarjeta dicha persona anotará la hora de llegada al CLL que le habrá sido transmitida por sistema fónico. Previamente en el CHS habrá sido anotada también sobre la tarjeta la hora de salida de dicho control. De esta forma el participante podrá conocer inmediatamente el tiempo invertido por él en el tramo cronometrado.

Entre los controles horarios de salida y la salida la llegada y el control STOP quedara rigurosamente prohibida la detención de un vehículo, salvo caso de fuerza mayor, y quedara también prohibido el adelantamiento entre vehículos.

7.4 Interrupción de un Tramo Cronometrado

Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá, sin embargo, establecer una clasificación que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la carrera. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando solo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera. El aplicar o no esta disposición es a criterio exclusivo del colegio de Comisarios Deportivos, después de recibir comunicación del Director de Carrera exponiendo los motivos de la interrupción. En el caso de que el Colegio de Comisarios Deportivos considerara anormal de toda la evidencia el peor de los tiempos realizados, podrá escoger en cuanto a tiempo de referencia el que le parezca más idóneo de los cuatro peores tiempos. Por último, todo equipo responsable o todo equipo cómplice de haber interrumpido la carrera, en ningún caso podrá beneficiarse de esta medida. Les será pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado, aunque fuese este peor que el tiempo ficticio retenido para los demás equipos.

7.5 Cronometraje y GPS

La toma de tiempos se hará como sigue:

Para los tramos cronometrados: al segundo (aconsejable a la décima de segundo).

Para los controles horarios: al minuto. Se despreciarán las funciones de unidades mencionadas, así el paso por un control cuya hora teórica sea la 10H 50M no penalizará mientras que la hora del cronometro no hay marcado las 10H51M; lo mismo ocurrirá con los tiempos tomados al segundo.

En la llegada de los tramos cronometrados el cronometrador deberá situarse sobre la línea de cronometraje marcada por la señal de la bandera de cuadros sobre el fondo rojo. El cronometraje de llegada deberá ser impreso y doblado manualmente.

La empresa encargada tendrá que disponer del equipamiento de una pantalla mínimo de 40". La persona responsable de dicha función, tendrá que disponer de al menos licencia de Cronometrador.

Diez días antes de la prueba, la organización tendrá que mandar a la empresa responsable de los GPS el recorrido de los tramos. Señalizando correctamente las salidas, las metas y los radio enlaces.

La oficina de Dirección de Carrera tendrá que ser digna para los Campeonatos de Castilla y León. Además de disponer de corriente a 220v e internet.

7.6 Súper Rallye

Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de un Rallysprint, podrán acogerse a “Súper Rallye” si comunican por escrito su intención a Dirección de Carrera o, en su defecto, al Jefe de Parques o Jefe de Tramo correspondiente, penalizando 5 minutos por cada tramo no finalizado, sobre el PEOR tiempo clasificado de su grupo. De no ser posible la comunicación por escrito de su intención de seguir en carrera, bastará con comunicar oralmente dicha intención, sin perjuicio de tener que presentar el correspondiente escrito cuanto antes y, en todo caso, antes de la publicación de la clasificación general provisional de fin de etapa o de rallye.

El equipo se reincorporará al inicio del siguiente sector (o en los sucesivos si así lo hubieran solicitado), recibiendo una hora de salida al siguiente sector que podrá corresponderse o no, a exclusivo criterio de los Oficiales de la prueba, con su posición original. El vehículo, mientras, podrá ser reparado en asistencia libre.

Si el abandono se produjera aun habiendo completado todos los tramos cronometrados (por ejemplo, en un sector de enlace), el equipo acogido a “Súper Rallye” tendrá una penalización de cinco minutos sobre el PEOR tiempo clasificado de su grupo en el último tramo cronometrado completado antes de su abandono.

Este artículo no podrá aplicarse en caso de abandono en el enlace hasta la meta del rallye. Todos los equipos clasificados deberán llegar a la meta del rallye y entrar en el Parque Cerrado final dentro de los plazos reglamentarios.

Los equipos adheridos al súper rallye optarán a la puntuabilidad del tramo TC PLUS si este lo disputasen una vez acogidos a este artículo.

7.7 Penalizaciones

En Rallysprint, los tiempos invertidos en los tramos cronometrados, las clasificaciones parciales y la clasificación final se expresarán siempre en horas, minutos y segundos y nunca en puntos, debiendo, pues traducirse las penalizaciones por controles o por deficiencias a tiempo en minuto y segundos.

Las infracciones a las reglas del código de la circulación en carretera, en particular los excesos de velocidad máxima en las zonas de limitación marcadas por las autoridades de policía o por los Oficiales de la prueba, dieran lugar a penalizaciones deberán especificarse en el Reglamento Particular. Igualmente será penalizada la no conformidad con los reglamentos de la policía sobre el estado del vehículo y su equipo. Es aconsejable detener lo más rápidamente posible a los vehículos sancionados por la policía con el fin de informales de dicha sanción.

Se precisa que los concursantes deberán disponer de quince minutos para poner su vehículo en conformidad con la reglamentación de policía en vigor referente a los puntos citados a continuación:

- Ausencia de retrovisor.
- No funcionamiento del mecanismo de limpiaparabrisas.
- No funcionamiento de las intermitencias.
- Pérdida o ineficacia del silencioso o de la bocina.
- No funcionamiento de la puesta en marcha del motor.

En caso de que una o varias lámparas de las luces reglamentarias (dos luces delanteras, dos luces traseras, dos faros de cruce, dos faros de carretera, un STOP o los intermitentes) no funcionaran, corresponderá al concursante sustituir las lámparas estropeadas o los fusibles reglamentarios con los medios de a bordo, bajo la vigilancia de los comisarios.

Los organizadores no estarán autorizados a limitar la utilización de comunicaciones por radio por los concursantes, excepto si tales comunicaciones estuvieran prohibidas por las leyes españolas.

El sobrepasar un retraso máximo en cada control horario, calculado sumando los retrasos comprobados, podrá entrañar la exclusión. Las penalizaciones por adelanto en un control horario en ningún caso se tomarán en consideración para calcular el retraso máximo.

ARTÍCULO 8. DORSALES

Para la adjudicación de números y orden de salida se seguirán los siguientes criterios:

RALLYES Y RALLYSPRINTS

- 1º** Pilotos calificados por la FIA como prioridad A.
 - 2º** Pilotos calificados por la FIA como prioridad B.
 - 3º** Pilotos incluidos en lista de prioridad R.F.E de A.
 - 4º** A criterio del organizador, adoptando un orden adecuado en función de las prestaciones del vehículo y el piloto.
-

Este criterio para los conductores deberá compaginarse con las prestaciones del vehículo conducido, a fin de no entorpecer a participantes posteriores procurando establecer el orden de vehículos: WRC, RALLY1, R5, RALLY2, RRC, S2000, RALLY3, GT, R4, N+, N5, RALLY4, R3, R2, S-1.6, KC, RALLY5, A, R/A, R/N y N. dentro de estos grupos de mayor a menor cilindrada.

Los Grupo XP y los Clásicos se ubicarán, dentro de lo posible, en el lugar más lógico en función de su nivel de prestaciones previsto.

ARTÍCULO 9. RESUMEN DE PENALIZACIONES

ARTICULO	HECHO SANCIONABLE	PENALIZACION PREVISTA
7.7	Falta o no funcionamiento de uno de los faros, pilotos o luces de matrícula	300 Euros
7.7	Por falta o no funcionamiento de cada intermitencia	30 Euros
8 a)	Comportamiento incompatible con el espíritu deportivo	En función de la gravedad: Mínimo: 300 Euros Una vez: 3 meses de inhabilitación licencia Dos veces o más: Desde 6 meses hasta 24 meses de inhabilitación licencia
8 b)	Abandono de un miembro del equipo	Exclusión
8 c)	Admisión de un tercero a bordo (excepto transporte de un herido)	Exclusión
8 d)	Bloquear la carretera o impedir adelantamiento	Exclusión
8 e)	Remolcar un vehículo, transportar o hacer empujar el vehículo	Exclusión
8 f)	Conducir el vehículo de manera distinta a la establecida en este artículo. Ruedas y llantas	Exclusión
8 g)	No llevar el nombre del piloto y copiloto, o no ser de la forma descrita	Una vez: 100€ Segunda vez: Según criterio
9	Vehículo no conforme	No autorizado a tomar la salida
9.1	Utilización de carburante fuera de especificaciones	Exclusión
9.2	La no conformidad técnica del vehículo	Exclusión

13	Incumplimiento de la normativa sobre reconocimientos	No autorizado a tomar la salida
13.2	No seguir el recorrido marcado en el libro de ruta	Exclusión
13.3	La no señalización en un carnet de ruta de un control de paso	Mínimo: 30 segundos Máximo: exclusión
13.3	Correcciones no autorizadas en el carnet de ruta	Exclusión
14	Falta de números y/o placa del rallye	Mínimo: 200 Euros Máximo: Exclusión
14 b)	Falta de nombre de piloto y/o copiloto	120 Euros
14 b)	Falta de un número de competición	100 Euros
14 b)	Falta de una placa del rallye	100 Euros
18	Infracción a la normativa GPS	Mínimo: 1 minuto
19.1	1ª infracción al reglamento general de circulación	5 minutos
19.1	2ª infracción al reglamento general de circulación	10 minutos
19.2	3ª infracción al reglamento general de circulación	Exclusión
20	Incumplimiento de la normativa de repostaje	Mínimo: 200 Euros
21	Incumplimiento de la normativa de neumáticos	Exclusión
22.1.1	Reconocer en momentos distintos a los establecidos por el organizador	Mínimo: 20 minutos No autorizado a tomar salida
22.1.2	Incumplimiento del horario establecido	Mínimo: 50 Euros
22.1.2.1	Circular en sentido contrario en reconocimientos	Mínimo: 10 minutos
24.2	Realizar las verificaciones fuera del horario establecido	Mínimo: 50 Euros
24.4	Ropa ignífuga y/o casco no homologado	No autorizado a tomar salida
24.5	Incumplimiento de la normativa sobre pesaje	Exclusión
24.6	Destrucción, falsificación o ausencia del precintaje	Exclusión
25	No asistir al briefing	Mínimo: 50 Euros
27	Infracción a la normativa sobre la ceremonia de salida	Mínimo: 150 Euros
29.2.2	Negarse a realizar un control de ropa ignífuga, casco y/o Hans	No autorizado a tomar la salida
29.2.5	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 minutos	10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso
29.2.6	Retraso de más de 15 minutos en la	No autorizado a tomar

	presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector enlace	salida
31.3.2	Rebasar 30 km/h en el interior de un parque de asistencia	1ª – 10 Euros/km que sobrepase la limitación 2ª 20 Euros/km que sobrepase la limitación 3ª Mínimo 1 minuto
31.3.4	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones	Mínimo 500 Euros
32.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en zonas de control	Mínimo 1 minuto
32.1.4	Parar en zona de control más tiempo del necesario	Mínimo el tiempo excedido del necesario
32.1.6	Circular marcha atrás en una zona de control	Mínimo 150 Euros
32.1.11	No seguir las instrucciones de los oficiales	Mínimo 150 Euros
32.6.2	Detenerse o avanzar excesivamente lento entre el panel de aviso y la zona de control	Mínimo el tiempo excedido del necesario
32.6.9	Por cada minuto de retraso en Control Horario	10 segundos
32.6.9	Por cada minuto de adelanto en Control Horario	1 minuto
33.1	Retraso superior a 15 minutos entre dos controles horarios	Exclusión
33.1.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye o un retraso global de más de 60 minutos en rallyes de 2 etapas	Exclusión
35.2	No utilización de vestimenta ignífuga	Exclusión
35.3	Circular en sentido contrario al rally o marcha atrás en un control	Exclusión
35.4	Más de 20 segundos en tomar la salida a T.C.	Exclusión
35.7	Por cada minuto de retraso en salida de T.C	1 minuto
35.8	Adelantarse a la señal de salida en T.C	10 segundos por cada segundo de adelanto
35.8	Falsa salida en T.C	1 minuto
35.9	Detención entre pancarta de preaviso de meta y control stop	Exclusión
35.10	Rehusar tomar salida a la hora y en el lugar designados	Mínimo 10 minutos
35.12	No entregar el carnet de ruta en una	Exclusión

	salida	
35.12	Falta visado llegada (control stop)	5 minutos
35.14	Asistencia dentro de un tramo	Exclusión
35.16.8	Rebasar la velocidad máxima después que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado	Mínimo: 200 Euros
35.19.1	No llevar o no colocar correctamente el triángulo rojo reflectante	Mínimo: 150 Euros
35.19.2	No mostrar señal OK	Mínimo: 150 Euros
35.20.2	Incumplimiento normativa chicanes	Desplazar una barrera 5 segundos Saltarse una barrera 10 segundos Saltarse una chicane 20 segundos
36	No llevar el vehículo inmediatamente al parque cerrado	Mínimo: 150 Euros
36.1	Realizar reparaciones (excepto los casos indicados en el artículo 35.2.2) o reavituallamiento en Parque Cerrado	Exclusión
36.1.6	Empujar un vehículo personas distintas a las autorizadas	Mínimo 300 Euros
36.1.7	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el parque cerrado	Mínimo 150 Euros
36.1.7.1	Volver a entrar en el parque cerrado sin permiso, después de haber salido de él	A criterio de los comisarios deportivos, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba
36.2.2	Reparar sin autorización	A criterio de los CCDD
36.2.3	Asignar una nueva hora de salida por no finalizar la reparación antes de su hora prevista	1 minuto por minuto o fracción de minuto
3.2.4	No informar de accidente con público involucrado o daños materiales	Mínimo 1000 Euros y traslado expediente
11.8.7	Ocasionar una pérdida de tiempo antes de mostrar bandera roja	Tiempo que apliquen los CCDD más el tiempo anterior a la bandera roja que haya permanecido parado por el incidente

9.1 Penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos:

- No seguir las instrucciones de los comisarios. Art. 8

- Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta. Art. 8 a)
- Falta de documentación. Art. 14
- Retraso en la verificación de salida por causa de fuerza mayor. Art. 29.2.1
- Infracción en las zonas de asistencia. Art. 32.1.3
- Incumplimiento de las reglas del procedimiento de control. Art. 32.1
- Rehusar a tomar la salida. Art. 34.10
- Cruz roja u Ok. Art. 35.19.2
- Falta de triángulo rojo Art. 35.19.1
- Reincidencia en salida falsa. Art. 35.8

ARTÍCULO 10. RESULTADOS

Como regla general, los resultados se establecerán sumando los tiempos realizados en los tramos cronometrados con las penalizaciones eventuales.

En los Carnet de ruta de cada prueba debe comprobar la organización que el equipo efectúa cada uno de los tramos cronometrados.

Los organizadores deberán publicar, al mismo tiempo que los resultados generales, los resultados de los tramos cronometrados, así como las eventuales penalizaciones por retraso o adelanto en los controles horarios.

El Reglamento Particular especificará el lugar y la hora de la publicación; en el caso en que haya que aplazar la hora de publicación, se deberá indicar la nueva hora de publicación.

Se establecerá una clasificación general scratch y otra por clases tomando a los participantes en orden inverso a los tiempos y penalizaciones acumuladas, tanto para el campeonato como para los trofeos.

ARTÍCULO 11. CARAVANA AUTORIZADA

En los reglamentos particulares de las pruebas deberá figurar el nombre de los conductores de los vehículos de organización. Todos los vehículos de la caravana de seguridad, incluidos los 0, 00 y 000, deberán ser de serie y estar ocupados en todo momento por un máximo de dos personas, conductor y acompañante, ambos en posesión al menos de licencia de oficial.

El coche 0 deberá ser igualmente de serie y estará ocupado por un máximo de dos personas en posesión de licencia de Piloto y Copiloto respectivamente.

ARTÍCULO 12. ENTREGA DE PREMIOS

Todo Piloto que no se presente en la ceremonia de Entrega de Premios no cobrará dichos premios ni trofeos. La Entrega de Premios deberá celebrarse como máximo dos horas después de finalizada la prueba.

ARTÍCULO 13. RECONOCIMIENTOS

El organizador podrá determinar lo siguiente:

- DOS días de entreno. Horarios de entrenos

Todo equipo o piloto que sea multado entrenando será excluido de la prueba.

El tramo no se podrá reconocer en sentido contrario

ARTÍCULO 14. VERIFICACIONES

Todo equipo o competidor tiene que presentar **OBLIGATORIAMENTE** la siguiente documentación:

- Carnet de conducir original.
- Licencias de Piloto y Copiloto originales
- Licencia de Competidor o Copia autorizada
- Documentación original del vehículo con I.T.V (se recomienda tener pasada la ITV de Competición)
- Seguro Obligatorio del vehículo.
- Ficha de homologación del vehículo.
- Certificado de revisión de extinción sellado por la empresa autorizada. En caso, de que la revisión aún esté en vigor por el fabricante; aportar factura reflejando la fecha de compra.

El lugar asignado para las verificaciones tanto administras como técnicas tendrá que ser apto y totalmente acondicionado para la prueba deportiva.

ARTÍCULO 15. RECLAMACIONES Y APELACIONES

Las reclamaciones deberán ser presentadas de acuerdo con lo dispuesto en el C.D.I. Las reclamaciones deberán ser presentados por escrito al Director de Carrera o a su Adjunto o en su defecto a uno de los Comisarios Deportivos de la prueba, según determina el Capítulo XII, Artículos 171 a 179-Bis del C.D.I, acompañada de una caución de 1000€ , dicha caución sólo será reembolsada si se ha reconocido el fundamento de la reclamación. Si la reclamación se juzgase sin fundamento, podrá ser retenida la fianza entregada en su totalidad o en parte. Además, si se reconociera que el autor de la reclamación actúa de mala fe, esta Federación le podrá poner una de las penalizaciones previstas en el C.D.I a propuesta de los Comisarios Deportivos de la prueba. 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 Castilla y León de Automovilismo para la apertura, si se estima oportuno, del correspondiente expediente disciplinario.

Todos los concursantes tienen el derecho de Apelación contra las penalizaciones impuestas o las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de una prueba. Debiendo notificar a los Comisarios Deportivos del meeting, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión.

El plazo de interposición de la Apelación, caduca a los dos días a contar desde la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos de la prueba. Las Apelaciones deberán ser presentadas de acuerdo al procedimiento que se recoge en el C.D.I. Con arreglo a lo que determina la Ley 2/2003 de 28 de Marzo, del Deporte de Castilla y León y lo que determinan los vigentes Estatutos de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, aprobados por orden de 4 de Julio de 2007 de la Conserjería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, la Apelación deberá dirigirse en el plazo de 48 horas al JUEZ ÚNICO de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, debiendo depositar en el mismo plazo, el importe de la caución de Apelación que se establece para el año en curso en 2500€. Los conductores serán responsables de las multas impuestas a ellos mismos, así como a sus asistencias, 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. La exclusión traerá consigo la pérdida del derecho de inscripción, que quedará en posesión del Comité Organizador.

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 existan pruebas fehacientes de lo ocurrido.

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