



REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO VASCO DE RALLYES

INDICE		PAG
Artículo 1.-	Ámbito de aplicación de este reglamento	3
Artículo 2.-	Definiciones	3
Artículo 3.-	Obligaciones y condiciones generales	5
Artículo 4.-	Pruebas puntuables	6
Artículo 5.-	Normativa de las Pruebas	6
Artículo 6.-	Aspirantes y licencias	6
Artículo 7.-	Normas a cumplir por los equipos	7
Artículo 8.-	Vehículos admitidos	8
Artículo 9.-	Seguros	8
Artículo 10.-	Publicidad	8
Artículo 11.-	Oficiales	9
Artículo 12.-	Inscripciones – Pilotos Prioritarios	10
Artículo 13.-	Reglamento Particular - Complementos	11
Artículo 14.-	Placa del Rallye y números de competición	13
Artículo 15.-	Itinerario – Libro de Ruta (Road Book)	13
Artículo 16.-	Carnet de control	14
Artículo 17.-	Reconocimientos	15
Artículo 18.-	Verificaciones técnicas y administrativas	16
Artículo 19.-	Salida	18
Artículo 20.-	Circulación	18
Artículo 21.-	Zona de asistencia-Reparaciones-Carburante	19
Artículo 22.-	Neumáticos	20
Artículo 23.-	Procedimiento para el funcionamiento de los controles	21
Artículo 24.-	Tramos cronometrados	25
Artículo 25.-	Parque cerrado	27
Artículo 26.-	Clasificaciones	29
Artículo 27.-	Empate en un Rallye	30
Artículo 28.-	Reincorporación de un vehículo a la carrera	31
Artículo 29.-	Reclamaciones y apelaciones	31
Artículo 30.-	Entrega de premios y trofeos	31
Artículo 31.-	Actas e informe final	31
Artículo 32.-	Puntuaciones	32
Artículo 33.-	Resultados a retener	33
Anexo 1	Resumen de penalizaciones	
Anexo 2	Señalización de controles. Carnet de Ruta	
Anexo 3	La seguridad en los Rallyes de Asfalto	
Anexo 4	Números de competición	
Anexo 5	Power Stage	
Anexo 6	Funcionamiento GPS. Bandera electrónica y Bandera física	
Anexo 7	Categoría Legend	
Anexo 8	Road Book. Carnet de Ruta	
Anexo 9	Trofeo de Euskadi de Formula Libre	
Anexo 10	Trofeo de Euskadi de Vehículos Históricos	
Anexo 11	Shakedown	
Anexo 12	Placas Rojas	
Anexo 13	Autorización menores	

Artículo Modificado	Fecha de Aplicación
Artículo 4.1. Artículo 6.2. Artículo 8.3. Artículo 16.11 Artículo 18 Anexo 11	13 -01-2024
Artículo 6.3. Artículo 12.1 Artículo 12.3 Artículo 17.1.5. Artículo 17.2. Artículo 18.1 Artículo 23.10.6 Artículo 24.19 Artículo 28.4 Artículo 32.4. Artículo 33 Anexo 5	01-01-2025
Artículo 24.16.1.a Anexo 12 Anexo 13	10-01-2026

ARTICULO 1. AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

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

ARTICULO 2. DEFINICIONES

2.1. Rallye de Primera Categoría (Prueba Deportiva)

Prueba en carretera que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal. El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos. Rallysprint.

Prueba de velocidad sobre las condiciones previstas en el Reglamento Deportivo del Campeonato Vasco de Rallysprint

2.2. Inicio del rallye.

Un rallye comienza el día de las verificaciones o los reconocimientos (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

2.3. Etapa

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

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

2.4. Tramo cronometrado.

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

2.5. Sector de enlace

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados “sectores de enlace”.

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 Km./h., salvo autorización expresa de la EAF-FVA. Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media, al igual que si el enlace se efectúa por autovías o autopistas.

2.6. Sección

Cada parte del rallye separada por un reagrupamiento.

2.7. Reagrupamiento

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

2.8. Neutralización

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

2.9. Parque Cerrado

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

2.10. Zonas de control

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

2.11. Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo

2.12. Asistencia prohibida

La utilización o recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los transportados en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo tal como se define en el artículo 31. - También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo

2.13. Reconocimientos

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

2.14. Final del rallye

La competición finaliza con la publicación de la clasificación final. La parte competitiva acaba en el último control horario. **IMPORTANTE:** Se recuerda lo establecido en el CDI: "... En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial."

2.15. Comunicado

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

2.16. Decisión

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

2.17. Complemento

Comunicación oficial por escrito que forma parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba, destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Todos los complementos deben ser numerados y fechados. La facultad de emitir complementos corresponde a:

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

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

2.18. Carnet de Control

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

2.19. Concursante

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

2.20. Equipo

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

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

ARTICULO 3. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 4. PRUEBAS PUNTUABLES

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

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

ARTICULO 5. NORMATIVA DE LAS PRUEBAS

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

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

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

ARTICULO 6. ASPIRANTES Y LICENCIAS

6.1. El Campeonato Vasco de Conductores y Copilotos de Rallyes y los Trofeos detallados en el artículo 1 estarán abiertos a los deportistas con licencias expedidas por la EAF-FVA., según se detalla:

- Campeonato Vasco de Conductores de Rallyes: conductores que formalicen su inscripción en la prueba como primer conductor.

- Campeonato Vasco de Copilotos de Rallyes: conductores o copilotos que formalicen su inscripción en la prueba como 2º conductor o copiloto.
- Trofeo Vasco Júnior de Conductores de Rallyes: conductores vascos que no superen los 25 años en la temporada en curso, que no se hayan clasificado entre los 3 primeros de algún Campeonato de Rallyes o 1º de Copa, Trofeo o Challenge Vasco de Rallyes o superior.
- Trofeo Vasco Júnior de Copilotos de Rallyes: copilotos vascos que no superen los 25 años en la temporada en curso, que no se hayan clasificado entre los 3 primeros de algún Campeonato de Rallyes o 1º de Copa, Trofeo o Challenge Vasco de Rallyes o superior.

Para poder optar a un título oficial de los campeonatos, copas, trofeos o challenger vascos es imprescindible el estar en posesión de una licencia de concursante expedida por la EAF-FVA (excepto copiloto) y de una licencia de deportista expedida por la EAF-FVA.

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

6.2. En el Trofeo Vasco Junior de Rallyes serán admitidos únicamente los vehículos de la Clases 1 hasta 1600 cm³ y los vehículos de las Copas de Promoción que estimara la EAF-FVA. La Comisión Técnica de la EAF-FVA podrá incluir otros vehículos que estimara oportuno.

6.3. Para poder optar al Trofeo Junior, tanto de conductor como de copiloto, obligatoriamente se deberá rellenar el formulario correspondiente de inscripción al Trofeo Junior y enviarlo completamente cumplimentado a federacion@eaf-fva.net, antes del 1 de julio, y en todo caso antes del cierre de inscripciones de una prueba para poder figurar en ella como junior.

En el caso de un piloto o copiloto con Permiso de Participación quisiera optar al premio Junior de la prueba en la cual participe, deberá rellenar el mismo formulario descrito anteriormente y enviarlo completamente cumplimentado a federacion@eaf-fva.net y en todo caso antes del cierre de inscripciones de una prueba para poder figurar en ella como junior.

ARTICULO 7. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

7.1. Los equipos deberán comportarse siempre de forma compatible con el espíritu deportivo

7.2. El abandono del piloto o copiloto está prohibido

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

7.4. Está prohibido al equipo, bajo penalización, bloquear de forma intencionada el paso de los vehículos participantes o impedir ser adelantado.

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

7.6. En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una vía pública, un vehículo de competición solo podrá ser conducido sobre los cuatro (4) neumáticos y las cuatro (4) ruedas deben poder girar libremente. Toda infracción de este artículo será objeto de comunicación a los CCDD que podrán aplicar una penalización

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

llegar a la eliminación de la carrera.

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

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

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

ARTICULO 8. VEHICULOS ADMITIDOS

8.1. Toda la normativa acerca de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Reglamento Técnico para Rallyes.

La no conformidad de un vehículo con esta normativa, será objeto de su estudio por los Comisarios Deportivos.

8.2. En las pruebas del Campeonato Vasco de Rallyes serán admitidos a participar de forma totalmente independiente los vehículos admitidos en otros campeonatos y que no estén incluidos en los artículos anteriores, siempre que cumplan —en su totalidad— los siguientes apartados:

- a) Todos los integrantes del equipo deben estar en posesión de licencia federativa de su ADN de procedencia.
- b) Los equipamientos de seguridad del vehículo y de los miembros del equipo, deberán estar de acuerdo con lo establecido en el Código Deportivo Internacional vigente, o en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges Vascos.
- c) Estos vehículos deberán estar de acuerdo con la reglamentación técnica aplicable en su Certamen de donde procedan. El concursante es el encargado de demostrar la conformidad de su vehículo con respecto a la reglamentación aplicable en cada caso.

ARTICULO 9. SEGUROS

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 10. PUBLICIDAD

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

10.2 Nombre de piloto y copiloto

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

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

ARTICULO 11. OFICIALES

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

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

Un Director de Carrera con licencia DC.

Tres Comisarios Deportivos con licencia CD.

Un Jefe de Comisarios Técnicos con licencia OC.

Un Jefe de Cronometradores con licencia OB.

Un Secretario de Prueba con licencia SC.

El presidente del colegio de comisarios deportivos, un comisario deportivo y el jefe de comisarios técnicos y otros dos comisarios técnicos serán nombrados por la EAFVA.

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

La EAF-FVA podrá nombrar a un observador, que deberá figurar en el cuadro de oficiales de la prueba.

11.3. Los Cronometradores y los Comisarios Técnicos deberán estar en posesión de sus respectivas licencias (OB y OC) y en el Reglamento Particular, se hará constar un equipo de Cronometradores. En cada prueba la escudería organizadora deberá contar con dos (2) comisarios técnicos OC. La EAF-FVA reforzará si es posible con al menos otros dos (2).

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

11.5. Si son nombrados Jefes de Tramo, estos deberán contar con licencia de CD o DC o JDA.

ARTICULO 12. INSCRIPCIONES. PILOTOS PRIORITARIOS

12.1. Solicitud de inscripción – Inscripciones

1. Todo concursante que desee participar en un rallye del Campeonato Vasco de Rallyes debe enviar la solicitud de inscripción facilitada por la Organización, debidamente cumplimentada, a la Secretaría de la Prueba antes de la hora del cierre de inscripciones. La dirección completa, teléfono, etc. de la Secretaría, así como la fecha y hora del cierre de inscripciones deberán ser detalladas en el Reglamento Particular. Los detalles relativos al copiloto pueden ser completados hasta el comienzo de las verificaciones.
2. De acuerdo con lo especificado en el Art. 3.14 del C.D.I., un organizador podrá rechazar una inscripción, sin estar obligado a especificar los motivos. En este caso el interesado deberá ser informado lo más tarde dos días antes de la Prueba. En las pruebas puntuables para Campeonatos Vascos, la aplicación de este artículo deberá ser aprobada por la Comisión correspondiente.
3. En el caso de que el Reglamento Particular limitará el número de participantes (no menos de 50) y este fuese sobrepasado, se establecerá la lista de equipos admitidos teniendo en cuenta su palmarés por participación en el Campeonato y orden de recepción de las mismas. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.
4. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante se somete por sí mismo y por su conductor a las jurisdicciones deportivas reconocidas por la EAF-FVA y sus anexos, y a conocer y aceptar los reglamentos aplicables en el Campeonato Vasco de Rallyes.
5. Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción. El cambio de vehículo se permitirá hasta el momento de las verificaciones técnicas, siempre y cuando pertenezca al mismo Grupo y Clase que el vehículo inicialmente inscrito. La cilindrada del vehículo sustituto no puede ser superior a la del sustituido.
6. Si en las Verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del Grupo y/o Clase en las cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al Grupo y/o Clase que le corresponda.
7. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un sólo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:
 - Los organizadores, antes del comienzo de las verificaciones.
 - Los Comisarios Deportivos, desde el comienzo de las verificaciones y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.Solamente la EAF-FVA puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo

12.2. Derechos de Inscripción

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

12.3. Reembolso de los derechos de inscripción.

1. Los derechos de inscripción podrán ser reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:
 - a.) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
 - b.) En el caso de que la prueba no se celebrara.
2. El Organizador podrá rembolsar hasta un 85% de los derechos a los Concursantes que, por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse a la salida del Rallye. El importe de devolución deberá figurar en el reglamento particular.
3. La no presentación de un participante inscrito en una prueba, será sancionada a criterio de los comisarios deportivos salvo causa justificada de fuerza mayor o notificación por escrito con 24 horas de antelación.
4. Las solicitudes de inscripción deberán estar en poder de la Organización, debidamente cumplimentada y con los derechos ABONADOS. Si no fuera así, no aparecerá en la lista de inscritos.
5. Será obligación del piloto o concursante hacer la solicitud de Inscripción completamente rellena y firmada, así como copia de los documentos y justificante de pago de los derechos de inscripción.
6. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total de los derechos de inscripción.

12.4. Premios.

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

12.5. Pilotos Prioritarios

- a) Pilotos incluidos en las listas de prioridad EAF-FVA del año actual y el anterior.
- b) La primera prueba los tres primeros clasificados del Campeonato Vasco del año anterior. Después sólo el campeón del año anterior.
- c) Pilotos que son inscritos por una marca como equipo oficial en una de las pruebas del Campeonato. Esta prioridad sólo será válida para la prueba en cuestión.
- d) Los pilotos que se encuentren clasificados en los 6 primeros lugares de la clasificación provisional de Pilotos Prioritarios. Esta prioridad sólo será válida para la(s) prueba(s) en la que se mantenga dicha clasificación. El campeón de la temporada anterior no será contado a la hora de seleccionar a los 6 primeros prioritarios.
- e) Copas aprobadas por la EAF-FVA, debiendo estar el criterio para cada copa en sus respectivos reglamentos.
- f) Para la posición de piloto prioritario únicamente se tendrán en cuenta los puntos obtenidos en la clasificación scratch de la prueba sin incluir los obtenidos por la clasificación de clases

Condiciones comunes

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

ARTICULO 13. REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS

13.1. Condiciones de publicación

1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo editado por la Federación Vasca de Automovilismo y deberá ser enteramente conforme a todas las condiciones dictadas por:
 - Las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos.
 - Las presentes Prescripciones Generales para el Campeonato Vasco de Rallyes.
 - El Reglamento General del Campeonato Vasco de Rallyes.
 - Cualquier otra reglamentación o interpretación publicada por la EAF-FVA
2. El Reglamento Particular deberá mencionar en forma explícita todas las disposiciones y condiciones suplementarias del Organizador, que deberán ser conformes con los textos reglamentarios.
3. Con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la Prueba, se deberán remitir a la Secretaría de la EAF-FVA dos ejemplares del proyecto de Reglamento, para obtener la preceptiva aprobación. En el plazo máximo de 15 días a la recepción del proyecto, la EAF-FVA pondrá en conocimiento del Organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación. El Reglamento definitivo deberá ser publicado, al menos 30 días antes de la salida del Rallye.
4. En la Portada del Reglamento Particular de cada rallye puntuable para el Campeonato Vasco, así como en los Complementos al Reglamento y en la primera hoja de los resultados oficiales, deberá figurar el título del Campeonato y el logotipo oficial de la EAF-FVA
5. La fecha límite del cierre de inscripciones será, como mínimo, de 5 días antes del inicio de la Prueba.
6. La lista de inscritos con el orden de salida, según viene recogido en el Art. 8.3. de la Prescripciones Comunes de los Campeonatos, deberá publicarse y enviarse a la EAF-FVA al día siguiente del cierre de inscripciones.
7. El Reglamento Particular debe indicar el lugar y la hora de la publicación de los resultados Oficiales.

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

1. Las disposiciones del Reglamento Particular, solo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los artículos 3.6 y 11.9 del C.D.I.
2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba.
3. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el Tablón Oficial de avisos.
4. Todo complemento difundido antes de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá recibir, por escrito, la aprobación de la EAF-FVA Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial.
5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos, deberá ser previamente aprobado por éste.

13.3. Aplicación e interpretación del Reglamento

1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del Reglamento y del reglamento particular, salvo en los casos de competencia exclusiva de los CCDD, durante el desarrollo de la prueba. Asimismo, deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.

2. Toda reclamación contra las decisiones del Director de Carrera en aplicación de los Reglamentos, será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (Art. 13 y siguientes del C.D.I.).
3. Todo caso no previsto en la reglamentación será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos autorizados para tomar una decisión (Art., 11.9 del C.D.I.).
4. En caso de duda de la interpretación del Reglamento, el texto en castellano dará fe. En las pruebas puntuables para Campeonatos F.I.A. dará fe el texto editado en francés.
5. Para la exacta interpretación de este texto, se aplicarán las definiciones siguientes:
 - 5.1. “Concursante”, utilizada para designar personas físicas o jurídicas.
 - 5.2. “Equipo”, utilizada para el piloto y copiloto.
6. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando éste último no esté a bordo del vehículo.
7. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que pueda llegar a la EXCLUSION.

ARTICULO 14. PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

- 14.1. La Organización entregará a cada equipo los elementos descritos en el Anexo 4
- 14.2. Los números serán colocados en las puertas delanteras de los vehículos.
- 14.3. Los números y placas deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar.
- 14.4. La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa del rallye, entrañará una penalización en metálico.
- 14.5. La ausencia simultánea de los dos números de competición o de las dos placas del rallye, entrañará la eliminación de carrera.

ARTICULO 15. ITINERARIO –LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK)

15.1. Libro de Ruta

1. Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir bajo pena de eliminación de carrera.
2. En todos los casos el Libro de Ruta (Road-Book) debe ser conforme al Road-Book Standard.

15.2. Recorrido

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

15.3. Intervalos entre las salidas

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

15.4. Carnet de Control

1. Debe ser entregado, al menos, un carnet de control para cada sección de cada etapa. En los controles de paso se preverá eventualmente un visado o una firma.
2. Los equipos son los únicos responsables de hacer registrar su paso por todos los puntos relacionados en su carnet de control y en el orden correcto, así como de la exactitud de las anotaciones en el mismo, bajo pena de eliminación de carrera.
3. El tiempo concedido para recorrer la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en el carnet de control.

ARTICULO 16. CARNET DE CONTROL

16.1. El carnet de control será entregado a los equipos en el CH de salida del rallye en el Parque de asistencia y en la salida de la etapa siguiente, si la hubiera.

Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01-24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

16.2. En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.

16.3. Cada equipo es el único responsable de su carnet de control. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo, bajo pena de eliminación de carrera.

16.4. Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

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

16.6. El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

16.7. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

16.8. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

16.9. Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.

16.10. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación

oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

16.11. Para los supuestos de utilización del recorrido alternativo, se incluirán dos casillas específicas en el Carnet de Control, de utilización a criterio del Director de Carrera.

ARTICULO 17. RECONOCIMIENTOS

15

17.1. Generalidades

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

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

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

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

4. Los vehículos de reconocimientos portarán el correspondiente número de licencia del piloto en la luna trasera y delantera de 15 cms de tamaño y en color naranja flúor. Los pilotos de otras comunidades deberán llevar su número de licencia con las letras de su comunidad, (Ej. 99CT, 99AS, ...). En caso de no cumplimiento se sancionará con 3 minutos la primera vez y con la no participación en la prueba la segunda vez. Será responsabilidad exclusiva del equipo su identificación.

17.2. Limitación de los vehículos de reconocimiento.

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

17.3. Control y sanciones

1. La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que aparecen en el reglamento particular de la prueba, y de los que puedan efectuar las Autoridades Gubernativas y Locales para el control de todo el artículo 6., con el fin de que se cumpla la normativa relacionada a los reconocimientos, en todo caso deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes.

2. Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los jueces de hecho antes mencionados, llevará consigo la penalización siguiente:

1ª infracción: 20 min.

2ª infracción: No autorizado a tomar la salida.

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

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

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

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

ARTICULO 18. VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS

El horario y la ubicación de las verificaciones se indicará en el reglamento particular del rallye.

18.1 Tanto para las Verificaciones Administrativas como Técnicas se aplicará un control horario.

Cada participante podrá escoger el horario de verificación a la hora de realizar la inscripción según el horario que quede disponible. Dichos horarios serán de obligado cumplimiento, en caso de incumplimiento por algún participante se impondrá al infractor una sanción económica de 30 Euros

Será obligatorio presentar en las verificaciones administrativas:

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

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

18.2. Verificaciones antes de la salida y durante el rallye

1. Todos los equipos participantes en el rallye se deberán presentar al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) previstas de acuerdo con el programa del rallye.
2. La salida será denegada a los equipos que se presenten a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) fuera de los plazos previstos en el Reglamento Particular del rallye, salvo en caso de fuerza mayor aceptado por los Comisarios Deportivos.
3. El equipo deberá presentar la ficha de homologación del vehículo y las eventuales fichas anexas. En caso de no presentación de estos documentos, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una penalización que puede llegar a la no autorización para tomar la salida.
4. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un vehículo con la reglamentación técnica y/o de seguridad, le podrá ser concedido por los Comisarios Deportivos, un plazo de tiempo, para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

5. La salida será denegada a todo vehículo no conforme con la normativa de seguridad. Artículo 253 del Anexo J del CDI
6. Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de tipo totalmente general (control de licencias, de la marca y modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con el grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad básicos, conformidad del vehículo con el Código de Circulación, etc.)
7. En cualquier momento durante el transcurso del rallye, se podrán realizar verificaciones complementarias, tanto en lo referente a los pilotos, como al vehículo. Durante todo el rallye, el concursante es responsable de la conformidad técnica del vehículo, pudiendo llegar a la descalificación.

18.3. Marcas de identificación

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

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

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

18.4. Pesaje de los vehículos

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

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

Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).

El pesaje se podrá realizar:

Vehículo con piloto y copiloto a bordo.

Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto en el interior del vehículo.

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

El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.

En caso de llevar a bordo dos (2) ruedas de repuesto, la segunda de ellas deberá ser retirada antes del pesaje.

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

18.5. Control final

1. A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:
 - Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida. - La ausencia de alguna de las marcas de identificación.
2. Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación). Como norma general, la verificación de oficio se realizará a los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o a los primeros clasificados de cada categoría.

3. En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos vascos. El concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

ARTICULO 19. SALIDA

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

1. Los participantes, o persona designada al efecto por los concursantes, deberán depositar sus vehículos en el mencionado parque, de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular del rallye.
2. Entrar con un retraso máximo de 15 minutos en el parque de salida entrañará una penalización de 120 Euros.
3. Si el retraso es superior a 15 minutos, Los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida a los participantes retrasados, salvo causa de fuerza mayor aceptada por estos.

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

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

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

19.5. Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de ese margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en el Carnet de Control. El intervalo previsto entre vehículos debe ser respetado.

19.6. El intervalo de 1 minuto entre cada vehículo, podrá ser aumentado por motivos de seguridad.

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

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

19.9. Si el organizador tuviera prevista una ceremonia de salida, esta deberá estar contemplada en el reglamento particular de la prueba, así como su desarrollo

ARTICULO 20. CIRCULACION

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

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

2. 2ª infracción: una penalización de 5 minutos.
3. 3ª infracción: eliminación de carrera.

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

19

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

1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación oficial.
2. Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la identidad del piloto, el lugar y la hora.
3. Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

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

20.5. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización de eliminación de carrera:

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

20.6. La velocidad en los pasos urbanos de enlace queda limitada a 30 km/h. Cualquier denuncia recibida por autoridad o juez de hecho será puesta en conocimiento de los Comisarios Deportivos que sancionaran a su criterio pudiendo llegar a la exclusión.

ARTICULO 21. ZONA DE ASISTENCIA – REPARACIONES - CARBURANTES

21.1. Zona de Asistencia

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

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

3. Toda infracción relativa a la asistencia o definida como "asistencia prohibida" una vez comprobada por los oficiales del rallye conllevará una penalización
4. No se considerará asistencia el repostaje de combustible en las Estaciones de Servicio públicas que se encuentren dentro del recorrido establecido en el Road Book.
5. En el interior de los Parques de Asistencia los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h.
6. Los equipos deberán disponer de un extintor de al menos 5kg en su zona de asistencia. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible. También será obligatorio la instalación de una lona debajo

del vehículo de competición que cubra todo se área. El incumplimiento de esta norma será sancionado por los Comisarios Deportivos

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

21.2. Reparaciones

1. Las reparaciones y el reavituallamiento son libres durante todo el desarrollo del rallye, salvo en los casos expresamente prohibidos.
2. Las eventuales zonas donde la asistencia este prohibida deberán ser indicadas en el Road-Book. En estas zonas todas las reparaciones y reavituallamientos deben ser efectuados exclusivamente por el equipo con los medios de a bordo.
3. Se nombrarán Jueces de hechos para el control de estas zonas de asistencia prohibida y cualquier infracción constatada comportará una penalización que puede llegar a la EXCLUSION

21.3. Limitación de elementos mecánicos.

1. El precintaje de los elementos mecánicos que se citan a continuación, se realizará a los siguientes equipos:
 - a. Obligatoriamente a los vehículos de los pilotos prioritarios F.I.A.
 - b. Opcionalmente a los vehículos de los pilotos no prioritarios a criterio de la EAF-FVA
2. Solo se podrá utilizar, por vehículo y rallye, un cambio y la serie de diferenciales que el vehículo tiene instalados al tomar la salida.
Se recuerda que los precintajes serán efectuados de forma que permita a los concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios.
3. Solo se podrán utilizar dos turbos por rallye: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio. Únicamente serán precintados estos dos turbos, estando prohibido utilizar otros que no sean los indicados. Los dos turbos deberán presentarse obligatoriamente. La no presentación o la utilización de un tercer conjunto que se constate en cualquier momento de la prueba, llevará consigo la descalificación.

21.4. Carburante.

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

ARTICULO 22. NEUMATICOS

22.1. El número de neumáticos a utilizar es libre.

22.2. Los neumáticos de competición a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación FIA, para rallyes, estando expresamente prohibidos los neumáticos "slicks", "slicks rayados" y los neumáticos con "mousse". Los neumáticos deberán estar provistos de sus marcas de identificación originales, a fin de ser válidos para su reconocimiento por los Comisarios Técnicos.

Se establece una moratoria "sine die" para el uso de neumáticos tanto asimétricos como convencionales

22.3. En las Copas Monomarca el número de neumáticos a utilizar se someterá a los Reglamentos Particulares de las mismas.

22.4. Está prohibido el uso de calentadores de neumáticos.

ARTICULO 23. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

23.1. Disposiciones generales

1. Todos los controles, es decir, controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización, serán indicados por medio de paneles.
2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m., el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control, alrededor de 25 m. más lejos, estará indicado por un panel de fondo beige con tres bandas transversales negras.
3. Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como parque cerrado (ver art. 20.1.2.).
4. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto.
5. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
6. Está prohibido circular marcha atrás en una zona de control.
7. La hora ideal de registro queda bajo la única responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.
8. Los Comisarios del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
9. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.
10. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentada con el plazo establecido para la eliminación de carrera.
11. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de cualquier Comisario de Ruta responsable de un puesto de control, bajo pena de una penalización que puede llegar a la eliminación de carrera, a criterio de los Comisarios Deportivos.

23.2. Señalización de los controles.

1. Debe obligatoriamente utilizarse la señalización que figura en el Anexo II.
2. Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, salidas y llegadas de tramos y controles stop, estarán señalizados por medio de paneles estandarizados de acuerdo con los dibujos del Anexo II.

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

23.3. Zona de control.

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

22

23.4. Controles de paso.

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo I, los Comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carnet de control, en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

23.5. Controles horarios.

En estos controles, los Comisarios de puesto inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.

23.6. Procedimiento de control.

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.
2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
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.
4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.
5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado carnet.
6. Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58 no penalizará si su carnet de control es presentado entre la 18h 58' 00" y las 18h 58' 59"
Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente forma:

Para todo retraso: 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto.
Para todo adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.
7. 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.
8. En los Controles Horarios de Llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

9. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y especialmente el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación), será objeto por parte del Jefe del Puesto de Control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que impondrán la sanción que proceda.
10. Para todos los controles horarios del Rallye:
La hora ideal de presentación en todo caso será a minuto vencido. La presentación del carnet de control en el minuto precedente o en el minuto posterior será objeto de una penalización

23.7. Hora de salida de los controles

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.
2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:
 - a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control (ver Arts. 18.1.3. y 20.1.2.) cuyos paneles serán dispuestos como sigue:
 - a1) Panel de aviso amarillo representando un cronometro (comienzo de la zona).
 - a2) Unos 25 m. después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
 - a3) A una distancia de 50 a 200 m. panel rojo representando una bandera (salida tramo cronometrado).
 - a4) Por último, 25 m. más lejos, panel de fin de zona (tres bandas transversales sobre fondo beige).
 - b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte, la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
 - c) Después de haber pasado el Control Horario, el vehículo concursante proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El 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.

23.8. Procedimiento de control.

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.
2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo, se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

23.9. Eliminación de carrera.

1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las pruebas donde haya más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).
2. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la Eliminación de carrera. No obstante, en ningún caso las penalizaciones por adelanto en un control horario serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera.
3. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por decisión de los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.
4. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, solo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

23.10. Controles de reagrupamiento.

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

Ejemplo: 120 vehículos en la salida del rallye. Primer Reagrupamiento de 4h.

Hora de salida del Reagrupamiento: 12h01'

- "A" Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h01' Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al Reagrupamiento: 10h00'
- "B" Hora de presentación del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h45' Hora de presentación del vehículo nº 120 al Reagrupamiento: 11h50' (60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)
- "C" Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01' Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'
- Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1: 03h16'
- Para el vehículo nº 120: 01h10'

5. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al comisario del puesto su carnet de control y recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación, deberán inmediata y directamente, conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en este, deberán obligatoriamente parar el motor. Los organizadores podrán entregar un nuevo carnet de control a la entrada o a la salida del parque cerrado.
6. Se autoriza a los participantes a la entrada con adelanto en controles horarios de los Parques de Reagrupamiento, que puedan ocasionar congestiones de tráfico a la entrada de los mismos, sin incurrir en penalización alguna, de la forma siguiente:

A la entrada del reagrupamiento entrará el vehículo con el conductor al C.H., continuando hasta el lugar indicado por los oficiales. El copiloto esperará antes del pre-aviso y firmará a su hora de entrada correspondiente en el puesto de cronometraje.

Los retrasos serán siempre penalizados.

El reglamento particular de la prueba deberá especificar si lo hubiera, donde se pueda realizar este procedimiento de control de reagrupamiento.

ARTICULO 24. TRAMOS CRONOMETRADOS

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima.

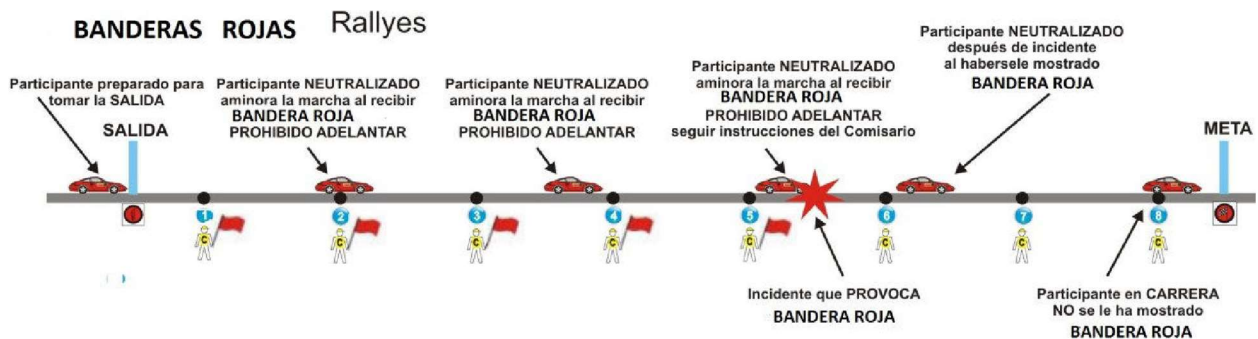
Deberá haber canales independientes en cada T.C.

1. El Director de Carrera establecerá el margen de salida del vehículo "0" en cada tramo cronometrado, en función de la longitud del mismo.
2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes hasta el Control Stop.
3. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.
4. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro y será considerado abandono.
La célula deberá estar a una distancia de 40 cm. desde la línea de salida (sentido de la marcha del rallye).
5. La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.
La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta. En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.
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.
7. En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.
8. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.
9. El organizador estará obligado a dar tiempos intermedios (al menos uno a mitad –aproximadamente- del recorrido del T.C.).
La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas que accionen un aparato impresor. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores deben situarse alienados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

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.
11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su Carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el Carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o Reagrupamientos siguientes.
12. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.
13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos, segundos y décimas, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.
14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia
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.
16. Finalización de un Tramo Cronometrado.
 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.
 - a. INTERRUPCIÓN PARCIAL DE UN TRAMO: Cuando un piloto o grupo de pilotos resulten perjudicados por una interrupción no definitiva en el transcurso de un TC, previo informe del DC certificando tal circunstancia, el colegio de CC.DD. valorará y dictaminará la aplicación de este artículo y el tipo de fórmula a emplear para otorgar un tiempo a los participantes afectados.
 2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
 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.
 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.
 5. En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la competición, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 24.16.1.
 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.

7. Lo dispuesto en el apartado 24.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas rojas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.
8. Los equipos a los que se muestre bandera roja tanto física como electrónica deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.
9. La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder de 80 km/h. El Director de Carrera, podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.
10. No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.



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

17. Vehículos de seguridad

En Rallyes se deberá contar con al menos, tres vehículos "000", "00" y "0". En Rallysprint se deberá contar con al menos, dos vehículos "00" y "0" siendo recomendable contar con un vehículo "000". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido, estando siempre en comunicación y a disposición del D.C.

18. Seguridad de los concursantes

1. Cada vehículo participante debe transportar un triángulo rojo reflectante que, en caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo a 50 m. antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe ésta regla, le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los Comisarios Deportivos.
2. 18.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. Al equipo que no observe ésta regla le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los Comisarios Deportivos.
3. 18.3. Si un equipo se ve implicado en un accidente en el que presuntamente resulte herido un espectador, debe obligatoriamente notificarlo el siguiente punto-radio indicado en el Rutómetro. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción que puede llegar a la descalificación. (Se recuerda lo establecido en el artículo 195 del Código Penal).

19. Chicanes de seguridad

1. Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales o virtuales a modo de chicanes.
2. Barreras artificiales.
 - a) En este caso, el Organizador deberá seguir las siguientes:
 - Las chicanes deberán estar incluidas el road book y deberán estar montadas -o en su defecto dibujadas sobre el pavimento- durante los reconocimientos.
 - Las chicanes deberán estar construidas de:
 - a. Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
 - b. Barreras de Mediana de Polietileno rellenos de agua o arena.
 - c. Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.
 - b) Cada Chicane, podrá constar de 3 o 4 barreras separadas entre sí. Entre cada barrera, deberá haber una distancia mínima de 11 mts. Esta distancia, se deberá tomar desde los puntos exteriores de las barreras y no desde el centro de las mismas.
 - c) La entrada a la primera barrera se podrá hacer indistintamente por la derecha o por la izquierda. El Organizador, con buen criterio, deberá utilizar la puerta de entrada a la chicane, que menos riesgo ofrezca para los participantes.
 - d) Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicane. Este panel deberá estar colocado 50 metros antes de la primera barrera.
 - e) La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal:
 - Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
 - Un Comisario de Banderas.
 - Material de Puesto de Vigilancia completo, con material de extinción, sepiolita, escobas, etc.

Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al Equipo que se salte intencionadamente una Chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. El paso de todos los participantes deberá grabarse en video. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los Comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera y enviar las imágenes grabadas. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción:

- Golpear una chicane:	5 segundos
- Saltarse una barrera:	10 segundos
- Saltarse una chicane:	20 segundos

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

3. Chicane virtual

En aquellas zonas donde no se puedan instalar barreras artificiales o que por una circunstancia concreta sería aconsejable la instalación de una chicane, se podrá establecer una chicane de carácter virtual.

- a) Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicane. Este panel deberá estar colocado 50 metros antes de la primera barrera.

- b) El comienzo deberá contar con un panel de aviso en color rojo de comienzo de chicane virtual y con la limitación de velocidad y el final con un panel de aviso en color verde con el fin de la limitación.
- f) La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal:
 - Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
 - Un Comisario de Banderas.
 - Material de Puesto de Vigilancia completo, con material de extinción, sepiolita, escobas, etc.

Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al Equipo que se salte intencionadamente una Chicane u obtenga algún beneficio deportivo. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción:

- Superar la velocidad establecida: 5 segundos más la diferencia entre el tiempo empleado en la chicane y el ideal.
- Saltarse la chicane: 20 segundos más la diferencia entre el tiempo empleado en la chicane y el ideal.

ARTICULO 25. PARQUE CERRADO

25.1. Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

1. Desde su entrada en un Parque de Salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.
2. Desde su entrada en una Zona de control hasta la salida de la misma.
Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control, se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los medios de a bordo, modifiquen la presión de sus neumáticos.
Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.
3. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la competición que tengan una misión en el mismo.
4. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida.
5. 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.
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 C.H., de Reagrupamiento o de etapa.
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.

25.2. Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)

1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que la seguridad del mismo pueda verse afectada, podrá ser reparado -previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos- dentro del P.C. y en presencia de un Comisario Técnico. Un miembro del equipo será autorizado a entrar en el P.C. para reparar o sustituir elementos del equipamiento de seguridad FIA homologados (por ejemplo, cinturones de seguridad, extintores...).
2. Con el previo consentimiento del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos y bajo la supervisión de un Comisario Técnico, un máximo de 3 miembros del equipo puede proceder, si es necesario, al cambio del parabrisas o la luneta trasera.
Si la reparación no se ha finalizado antes de la hora de salida del P.C. programada, al vehículo afectado se le asignará una nueva hora de salida. El retraso respecto a la hora programada, será penalizado a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

25.3. Parque Cerrado al final del rallye

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.
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.

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

ARTICULO 26. CLASIFICACIONES

26.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

26.2. Publicación de resultados

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

- a. Clasificaciones provisionales: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.
- b. Clasificaciones parciales provisionales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
- c. Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.

d. Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

ARTICULO 27. EMPATE EN UN RALLYE

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

31

ARTICULO 28. REINCORPORACION DE UN VEHICULO A LA CARRERA

28.1 General

Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba.

28.2. Reparaciones.

El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse deberá ser reparado en la zona de asistencia. En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la prueba para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

28.3. Orden de salida y clasificación

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

28.4. Reincorporación a carrera.

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

ARTICULO 29. RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

ARTICULO 30. ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS

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

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

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

ARTICULO 31. ACTAS E INFORME FINAL

31.1. Actas.

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

31.2. Informe final.

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

ARTICULO 32. PUNTUACIONES

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

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

32.2. Atribución de puntos.

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

1. Para el Campeonato Vasco de Conductores de Rallyes:

Clasificación General Scratch:

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

Clasificación por Clases

<i>Posición</i>	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Puntos	6	5	4	3	2	1

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

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

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

Clasificación General Scratch:

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

33

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

Clasificación General Scratch:

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

32.3. Empates en una prueba.

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

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

- A- Si se ha disputado un tramo cronometrado y menos del 50% del kilometraje previsto del total de tramos cronometrados, se adjudicará el 50% de los puntos establecidos como puntuación en este reglamento.
- B- Si se ha disputado más del 50% de los kilómetros del total de tramos cronometrados, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos como puntuación en este reglamento.

ARTICULO 33. RESULTADOS A RETENER. PREMIOS Y TROFEOS

33.1. El número de resultados a retener para el Campeonato Vasco de Conductores y los Trofeos Vascos por Clases, de Copilotos, de Conductores Júnior y de Copilotos Júnior será el total de todas las pruebas celebradas menos una. El resultado a descontar debe ser siempre de una prueba en la que se ha participado.

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

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

33.2. Para optar a los premios finales, se tomará en cuenta la siguiente tabla:

Pruebas Realizadas	Tomar salida en nº de pruebas	Descuento de resultados
1	1	0
2	2	0
3	2	0
4	3	1
5	3	1

Pruebas Realizadas	Tomar salida en nº de pruebas	Descuento de resultados
6	4	1
7	4	1
8	5	1
9	5	1
10	6	1

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

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

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