



### **Artículo 1. ORGANIZACIÓN**

1.1. La Federación Cantabra de Automovilismo (en adelante F.Ct.A.) convoca para la presente temporada el Campeonato de Cantabria de Rallyes, que se registrá por lo dispuesto en el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, las prescripciones del Reglamento General de Cantabria, el reglamento del Campeonato de Cantabria de Rallyes y los reglamentos particulares de cada prueba. Se convoca igualmente, el Campeonato de Cantabria de Rallysprint reservado a pruebas del tipo rallysprint según el artículo 3 de este reglamento, rigiéndose en todo caso por este Reglamento de Rallyes.

1.2. A las pruebas de este certamen concurren:

- Campeonato de Cantabria de Rallyes.
- Campeonato de Cantabria de Rallysprint.
- Campeonato de Cantabria de Regularidad Sport (solo en rallyes).
- Trofeo de Cantabria de Clases 1, 2, 3 y 4 (rallyes + rallysprint).
- Trofeo de Cantabria Junior de Rallyes.
- Trofeo de Cantabria Junior de Rallysprint.
- Trofeo de Cantabria de Propulsión.
- Trofeo de Cantabria de Clásicos de Velocidad.
- Campeonato de Cantabria de Escuderías.

### **Artículo 2. DEFINICIÓN DE LAS PRUEBAS**

2.1. Las pruebas puntuables serán rallyes de acuerdo al artículo 21 del C.D.I.

2.2. Un rallye puede dividirse en etapas y estas en secciones.



2.3. Una etapa es 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. Esta regla no se aplica en los recorridos de concentración. 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. Una sección es cada una de las partes de un rallye comprendidas entre:

- La salida y el primer reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- El último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

2.5. Tramo cronometrado es una prueba de velocidad sobre carreteras cortadas al tráfico.

2.6. Sector de enlace es el itinerario comprendido entre dos controles horarios, contengan o no un tramo cronometrado. La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 Km/h, salvo autorización expresa de la F.Ct.A.

2.7. Reagrupamiento es la 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 es el tiempo en el que los equipos son detenidos por los organizadores del rallye por cualquier razón.

2.9. Parque cerrado es una zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en el reglamento del campeonato de Cantabria de rallyes o en el reglamento particular del rallye.

### **Artículo 3. RECORRIDO Y CIRCULACIÓN**

3.1. Los equipos deben respetar íntegramente el recorrido indicado en el libro de ruta bajo pena de exclusión, salvo casos de fuerza mayor decididos por el director de carrera o los comisarios deportivos.

3.2. Las pruebas se celebrarán sobre piso de asfalto.

3.3. La velocidad media máxima de un tramo cronometrado no podrá ser superior a los 120 km/h tomando este dato de acuerdo a los tiempos de años anteriores.

3.4. Durante todo el desarrollo 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:

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

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



3.6. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización que puede llegar a la exclusión:

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

### CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLYES.

3.7. La duración máxima de las pruebas puntuables será de 24 horas desde la salida a la llegada del primer vehículo, constando de una o dos etapas.

3.8. El recorrido debe comprender al menos 3 tramos cronometrados con ubicaciones diferentes, disputándose como mínimo 2 tramos simultáneamente sin reagrupamientos ni P.A. intermedios en alguna de sus secciones. Se recomienda no programar un tramo cronometrado en sus dos sentidos. En caso de realizarse, nunca podrán ser realizados en la misma sección y tendrán un máximo de 2 pasadas. Así mismo, si a un tramo se le programan 3 pasadas, no se podrá invertir su sentido para hacer otro. Los tramos tendrán una longitud máxima de 25 km.

3.9. La distancia total de tramos cronometrados estará comprendida entre 65 y 180 km.

3.10. En rallye de dos etapas, se publicará una clasificación provisional de la 1ª etapa, cuyo orden establecerá el orden de salida a la 2ª etapa. Los comisarios deportivos a propuesta del director de carrera y a su exclusivo criterio, podrán modificar este orden de salida. Desde la hora de publicación de la clasificación



provisional de la 1ª etapa y la salida de la 2ª etapa, ha de transcurrir un tiempo mínimo de 6 horas. Se deberá programar una asistencia de 20 minutos de duración, después de la salida de la 2ª etapa y antes del primer tramo cronometrado.

### CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLYSPRINT.

3.11. La duración máxima de las pruebas puntuables será de 8 horas desde la salida a la llegada del primer vehículo, constando de una sola etapa.

3.12. El recorrido debe comprender un tramo cronometrado, así como sectores de enlace entre las diferentes pasadas. Se podrá realizar un tramo con tres pasadas en el mismo sentido o un tramo con dos pasadas en cada sentido.

3.13. La distancia de tramos cronometrados estará comprendida entre 25 y 45 km, salvo autorización expresa de la F.Ct.A.

### **Artículo 4. ASPIRANTES**

4.1. Podrán optar a este campeonato los titulares de licencia de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento General de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria.



4.2. Los tipos de licencia o permiso requeridos son:

	Piloto	Copiloto
Rallye	Piloto (P) Permiso (PPP)*	Piloto (P) Copiloto (CO) Permiso (PPC)*
Rallysprint Regularidad Legend	Piloto (P) Piloto restringido (PR) Permiso (PPP)*	Piloto (P) Copiloto (CO) Piloto restringido (PR) Copiloto restringido (COR) Permiso (PPC)*

(\*) Los titulares de permisos de participación ni cogen ni bloquean puntos

4.3. El equipo estará formado piloto y copiloto a bordo del vehículo. Los dos miembros del equipo podrán conducir en el transcurso de la prueba si el copiloto está en posesión de la licencia de piloto correspondiente. El deportista en posesión de licencia de piloto correspondiente que carezca del permiso de conducir en vigor, no podrá participar en la prueba.

4.4. El Trofeo Junior está reservado a los deportistas que cumpliendo los puntos de este artículo, haya nacido a partir del 1 de enero de 1993, inclusive.

## Artículo 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS

5.1. Según el artículo 24 del Reglamento General de Cantabria.

5.2. Los aspirantes al Trofeo Junior de pilotos, están limitados a vehículos de hasta 1.600 cm<sup>3</sup>, excluidos los vehículos Kit Car, S.1600, cambios secuenciales, crabots o colectores tipo Kit Car o papillon. Los neumáticos a utilizar serán Michelin Pilot Sport 3 o Michelin Energy Saver+, comprando en Neumáticos Hoznayo S.L. un mínimo de 5 unidades.



## **Artículo 6. COEFICIENTE DE LAS PRUEBAS**

6.1. El coeficiente de cada prueba será otorgado con la aprobación del reglamento particular de acuerdo con la longitud total de tramos cronometrados.

6.2. Se establecen los siguientes coeficientes:

- Rallysprint, coeficiente neutro.
- Rallyes de entre 65 km y 85 km cronometrados, coeficiente neutro.
- Rallyes de más de 85 km y hasta 180 km cronometrados, coeficiente 1.5.

## **Artículo 7. ITINERARIO-HORARIO**

7.1. El organizador deberá publicar, formando parte del reglamento particular, el itinerario-horario del rallye.

7.2. El itinerario-horario se deberá ajustarse al siguiente modelo y mostrará las etapas, secciones, sectores, controles, parques, reagrupamientos, asistencias y distancias de que consta la prueba, así como la hora del primer vehículo participante.



St	CH TC	Descripción	Distancia TC	Distancia Enlace	Distancia Total	Tiempo	Km/h	Hora 1º	
1ª Sección	1	CH 0 CH 1	Salida Parque de Asistencia Sta. Marina		6,120	6,120	0:15	24,48	8:00 8:15
	2	TC 1 CH 2	<b>LA TORNERIA</b> Llano de Con	<b>11,370</b>	20,210	31,580	0:35	54,14	<b>8:18</b> 8:53
	3	TC 2 3	<b>GAMONEU</b> Horsella	<b>10,680</b>	23,360	34,040	0:37	55,20	<b>8:56</b> 9:33
	4	TC 3 CH 3 A	<b>ARRIONDAS - CARMEN</b> Entrada Reagrupamiento	<b>22,200</b>	34,920	57,120	1:05	52,73	<b>9:36</b> 10:41
		Reagrupamiento Llanes				0:15		10:56	
2ª Sección	5	CH 3 B CH 3 C	Salida Reagrupamiento Entrada Zona de Asistencia		1,790	1,790	0:05	21,48	10:56 11:01
	6		<b>Zona de Asistencia "A"</b>	<b>44,250</b>	<b>86,400</b>	<b>130,650</b>	<b>0:20</b>		<b>11:21</b>
	7	CH 3 D CH 4	Salida Zona de Asistencia Sta. Marina		6,120	6,120	0:15	24,48	11:21 11:36
	8	TC 4 CH 5	<b>LA TORNERIA</b> Llano de Con	<b>11,370</b>	20,210	31,580	0:35	54,14	<b>11:39</b> 12:14
	9	TC 5 5	<b>GAMONEU</b> Horsella	<b>10,680</b>	23,360	34,040	0:37	55,20	<b>12:17</b> 12:54
	10	TC 6 CH 6 A	<b>ARRIONDAS - CARMEN</b> Entrada Reagrupamiento	<b>22,200</b>	34,920	57,120	1:05	52,73	<b>12:57</b> 14:02
		Reagrupamiento Llanes				1:25		15:27	
3ª Sección	11	CH 6 B CH 6 C	Salida Reagrupamiento Entrada Zona de Asistencia		1,790	1,790	0:05	21,48	15:27 15:32
	12		<b>Zona de Asistencia "B"</b>	<b>44,250</b>	<b>86,400</b>	<b>130,650</b>	<b>0:30</b>		<b>16:02</b>
	13	CH 6 D CH 7 A	Salida Zona de Asistencia Nueva		18,760	18,760	0:27	41,69	16:02 16:29
	14	TC 7 CH 8	<b>NUEVA - LABRA</b> Colombres	<b>19,900</b>	59,470	79,370	1:20	59,53	<b>16:32</b> 17:52
	15	TC 8 CH 8 A	<b>RIU CABRA</b> Entrada Reagrupamiento	<b>20,930</b>	8,440	29,370	0:35	50,35	<b>17:55</b> 18:30
		Reagrupamiento Llanes				0:15		18:45	
4ª Sección	16	CH 8 B CH 8 C	Salida Reagrupamiento Entrada Zona de Asistencia		1,790	1,790	0:05	21,48	18:45 18:50
	17		<b>Zona de Asistencia "C"</b>	<b>40,830</b>	<b>88,460</b>	<b>129,290</b>	<b>0:20</b>		<b>19:10</b>
	18	CH 8 D CH 9	Salida Zona de Asistencia Nueva		18,760	18,760	0:27	41,69	19:10 19:37
	19	TC 9 CH 10	<b>NUEVA - LABRA</b> Colombres	<b>19,900</b>	59,470	79,370	1:20	59,53	<b>19:40</b> 21:00
	20	TC 10 CH 10A	<b>RIU CABRA</b> Entrada Zona de Asistencia	<b>20,930</b>	10,110	31,040	0:37	50,34	<b>21:03</b> 21:40
	21		<b>Zona de Asistencia "D"</b>	<b>40,830</b>	<b>88,340</b>	<b>129,170</b>	<b>0:10</b>		<b>21:50</b>
	22	CH 10B CH 10C	Salida Zona de Asistencia Podium - Fin Rallye		3,750	3,750	0:10	22,50	21:50 22:00
<b>TOTALES RALLYE</b>			<b>170,160</b>	<b>353,350</b>	<b>523,510</b>	<b>14:00</b>			

## Artículo 8. LIBRO DE RUTA

8.1. La entidad organizadora deberá poner a disposición de los participantes, legalmente inscritos un libro de ruta que describa detalladamente el recorrido



general, las etapas, secciones y sectores, así como los tramos cronometrados que se establezcan.

8.2. Es obligatorio que con una antelación mínima de 15 días al inicio de la prueba, el libro de ruta esté disponible para los equipos.

8.3. Deberá estar impreso sobre papel tamaño A5, preferentemente a doble cara y encuadernado con espiral continua en su borde izquierdo para que permita una apertura de 360º y sea resistente a múltiples manipulaciones. Cada página será numerada y su numeración será progresiva dentro de un mismo ejemplar.

8.4. Al principio del libro de ruta se deberá incluir unas páginas informativas, que contengan una referencia para calibrar el cuentakilómetros, páginas explicativas con los símbolos utilizados, el itinerario-horario y croquis y/o planos de situación de las ceremonias, zona de asistencia, etc.

8.5. A continuación del recorrido del rallye se deberán incluir obligatoriamente los recorridos alternativos o de emergencia.

8.6. Al final del mismo (preferiblemente como contraportada), se deberá incluir una página con el 'SOS' y 'OK' en color.

8.7. Cada página del libro de ruta contendrá un máximo de 6 viñetas de información. Cada viñeta de información será numerada y la numeración será reiniciada al comienzo de cada Sector.



8.8. En la parte superior de cada página deberán figurar, obligatoriamente, el/los números de sector, los números y descripción de cada tramo y/o control horario, la distancia a recorrer, el tiempo impartido y la velocidad media necesaria para recorrer el kilometraje del sector. Cada sector comenzará en una página nueva.

8.9. Cuando las informaciones estén separadas por una distancia inferior a 200 metros, no deberá trazarse entre ellas la línea horizontal de separación.

8.10. El sentido de lectura de las informaciones será de arriba hacia abajo.

8.11. En cada dibujo, el punto de origen se situará en la parte inferior del mismo.

8.12. Para cada puesto de control: control horario, control de paso y controles de salida, llegada o stop de los tramos cronometrados, se reproducirán los signos normalizados por la F.I.A. y se indicará con precisión la localización de los mismos.

8.13. Se deberá incluir croquis de los emplazamientos de los puestos de control, con fotografías de los mismos.

8.14. Los puntos de seguridad, así como los puntos de radio, deberán estar incluidos en el libro de ruta. Se deberá incluir asimismo en el libro de ruta, si los hubiere, los puntos de repostaje suplementarios.

8.15. Los principales paneles de cambio de dirección que existan en la ruta deberán aparecer en el recuadro “informaciones” y, si hay un cambio de dirección, con la flecha señalando la dirección real.



8.16. Los paneles de dirección que no correspondan a la ruta a seguir pero sí sirvan de referencia, deberán aparecer tachados.

8.17. En todo caso, los paneles de dirección y/o señales de tráfico reproducidas, deberán corresponder a su emplazamiento exacto sobre la ruta.

8.18. Toda información que no pueda ser fácilmente visible o identificable desde la carretera, deberá aparecer entre paréntesis.

8.19. Se señalarán los lugares que precisen de una atención particular con uno, dos o tres signos de admiración.

8.20. El recorrido de los tramos cronometrados deberá resaltar del resto de informaciones con una trama.

8.21. Se recomienda incluir en las viñetas correspondientes a los puestos de control, puntos de seguridad y puntos de radio, las coordenadas GPS de los mismos.

8.22. Cuando una sección se repita idénticamente a otra, se permitirá la impresión de una sola común para los recorridos duplicados. La cabecera de cada página deberá incluir los diferentes números de tramos cronometrados y/o controles afectados.

8.23. El libro de ruta deberá ajustarse al siguiente modelo:



Secciones <b>1/3</b>		TC <b>1/6</b> San Ciprián		CH <b>1A/6A</b> Reagrupamiento		Distancia <b>10,77</b>	Tiempo <b>0h13'</b>	Promedio <b>49,71</b>	Sectores <b>1/10</b>
Distancia		DIRECCION				INFORMACIONES			Kms. Regresivos
Total	Parcial								
0,00	0,00	1					N 42° 16' 52" W 7° 49' 12" R-1 1-6 FIV 	10,77	
0,87	0,87	2					N 42° 16' 50" W 7° 49' 30" R2	9,90	
1,46	0,59	3					N 42° 16' 48" W 7° 49' 23" R3	9,31	
2,05	0,59	4					N 42° 16' 53" W 7° 49' 16" 6 	8,72	
2,25	0,20	5					N 42° 16' 52" W 7° 49' 12" R-4 6 	8,52	
2,35	0,10	6	x Calle 3 				<p>Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas</p> <p>RESPECTEN LA SEÑALIZACIÓN EN TODO EL POLIGONO</p> <p><b>iii ATENCIÓN !!!</b> Glorieta inhabilitada día del rallye</p>	8,42	



## Artículo 10. CARNÉ DE CONTROL

10.1. A la salida del rallye los participantes recibirán un carné de control en el que figurarán los tiempos impartidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios.

10.2. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba 15 minutos antes de su hora de salida, los participantes recibirán un carné de control en el que figurarán los tiempos impartidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios.

10.3. Será obligatorio un carné de control diferente para cada sección. A la llegada del participante a cada sección le será recogido el carné de control y le será entregado el de la siguiente sección, cubierto con su correspondiente hora teórica de salida.

10.4. Las horas y minutos deberán indicarse de las 00.01 a las 24.00, sólo serán contados los minutos transcurridos.

10.5. A la llegada del participante a cada sección le será recogido el carné de control y le será entregado el de la siguiente sección, cubierto con su correspondiente hora teórica de salida.

10.6. El equipo es el único responsable de su carné de control. Su pérdida entrañara la exclusión. La falta de cualquier visado o la no entrega del carné de control a cada uno de los puestos de control (controles horarios y salida de tramo), entrañará la exclusión. El carnet de control deberá estar disponible a



cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control en donde deberá ser presentado personalmente por un miembro del equipo para que sea visado.

10.7. Toda rectificación o modificación hecha sobre el carné de control que no esté refrendada por el comisario responsable del puesto de control, entrañará la exclusión.

10.8. La presentación del carné de control en los diferentes controles y la exactitud de las anotaciones quedan bajo la única responsabilidad del equipo. Corresponde en consecuencia al equipo, decidir el momento preciso de presentar su carnet al comisario responsable y de verificar que la inscripción de los tiempos ha sido correcta.

10.9. Solamente el comisario está autorizado a inscribir la hora en el carné de control.

10.10. Toda conducta antideportiva y/o intento de engaño a un comisario en cualquiera de los puestos de una prueba será estudiado por los comisarios deportivos de la prueba y podrá entrañar la exclusión.

10.11. La columna central será cubierta por los distintos oficiales, y la columna de la derecha será cubierta por los participantes.

10.12. El carné de control será tamaño A5, de 21 cm x 14,8 cm. y deberá ser impreso sobre cartulina dura de un color para cada sección. Deberá ajustarse al siguiente modelo:





### **Artículo 11. SALIDA**

11.1. La organización de una “ceremonia de salida” de índole protocolaria y publicitaria previa a la prueba, quedará a exclusivo criterio del organizador.

11.2. El organizador de la prueba podrá realizar la salida de la prueba desde el parque cerrado de salida o desde el propio parque de asistencia.

11.3. Los participantes o persona designada al efecto por los competidores, deberán depositar sus vehículos en el parque cerrado de salida o parque de asistencia de acuerdo con el horario establecido en el reglamento particular de la prueba.

11.4. Los equipos pueden entrar en el parque 15 minutos antes de su hora de salida.

11.5. Entrar con un retraso máximo de 15 minutos en el parque de salida entrañará una penalización de 60 €. 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 los comisarios deportivos.

11.6. La hora exacta de salida figurará en el carné de control de cada equipo.

11.7. 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 es superior a 15 minutos, el equipo no será autorizado a tomar la salida.

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

11.9. El intervalo previsto entre vehículos debe ser respetado.

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

11.11. Para los rallyes del Campeonato de Cantabria, el orden de salida será el siguiente:

- 1º.- Pilotos calificados por la FIA como prioridad A.
- 2º.- Pilotos calificados por la FIA como prioridad B.
- 3º.- Pilotos incluidos en la lista de prioridad de la R.F.E.A.
- 4º.- Campeón de Cantabria de rallyes.
- 5º.- Subcampeón de Cantabria de rallyes.
- 6º.- Tercer clasificado.
- 7º.- Todos los demás pilotos a criterio del organizador.

11.12. El orden de salida inicial podrá ser modificado a criterio del director de carrera.

## **Artículo 12. PARQUE DE ASISTENCIA**



12.1. Los parques de asistencia son obligatorios. Durante todo el rallye los trabajos sobre los vehículos sólo se podrán realizar en los parques de asistencia.

12.2. El organizador preverá una zona que deberá estar situada en recintos asfaltados, suficientemente amplios para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. La circulación de los vehículos participantes se deberá prever en carriles de un solo sentido, en los que se recomienda que esté controlado el paso del público.

12.3. Este emplazamiento deberá de ser único para todo el desarrollo del rallye.

12.4. Los parques de asistencia tendrán una duración mínima de 20 min. Tan solo en pruebas de carácter nacional o internacional que además sean puntuables para el certamen regional, podrá variarse este requisito con el objeto de adaptarse a las propias normativas de esos certámenes.

12.5. Deberán ser indicados en el itinerario horario del rallye con un control horario de entrada y otro control horario de salida.

12.6. Si el organizador prevé un reagrupamiento y un parque de asistencia seguidos, el orden deberá ser primero el reagrupamiento y después el parque de asistencia.

12.7. A criterio del organizador, se podrán unificar el parque de asistencia y el reagrupamiento con un único tiempo. El tiempo total unificado de reagrupamiento y parque de asistencia podrá variar de un equipo a otro, y nunca



será inferior a los 20 minutos obligatorios de asistencia. Solo habrá un control horario de entrada y un control horario de salida (reagrupamiento y parque de asistencia) que funcionará con el protocolo de reagrupamiento.

12.8. Los parques de asistencia deberán establecerse como mínimo cada 2 tramos cronometrados (1 en rallysprint) y como máximo, cada 3 tramos cronometrados.

12.9. En los parques de asistencia el organizador deberá disponer de sistemas de extinción adecuados, recomendándose dos extintores de 25 kg.

12.10. Será obligatorio que cada equipo tenga en su zona de asistencia un extintor de 5 kg colocado en sitio visible.

12.11. El organizador deberá prever el control de acceso de vehículos de asistencia, de responsables de copas o de responsables de equipo, al recinto. El organizador deberá garantizar, con absoluta prioridad, la circulación de los vehículos participantes por el parque de asistencia y su entrada a los puestos de control.

12.12. Los vehículos autorizados a circular por el recinto del parque de asistencia, no podrán rebasar los 30 km/h.

12.13. El piloto y copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.



12.14. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como “asistencia prohibida” comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por los comisarios deportivos.

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

12.16. Está prohibida la presencia de personal del equipo en el itinerario del rallye. 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 y junto a la pancarta de fin de zona de control tras el control stop de un tramo cronometrado.

### **Artículo 13. NEUMÁTICOS**

13.1. Están expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”.

13.2. Podrán llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos. Cualquier neumático que no esté en conformidad será considerado nulo y quedará en poder de los comisarios técnicos.



13.3. El tallado de los neumáticos está autorizado exclusivamente en los parques de asistencia. Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los parques de asistencia. Fuera de los mismos, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo.

13.4. Si en el control horario precedente a la salida de un tramo cronometrado, un comisario observase que el tallado de algún neumático de los montados en el vehículo tiene una profundidad menor de 1,6 mm el piloto y/o el copiloto deberán reemplazarlo por el neumático de recambio transportado a bordo del propio vehículo.

13.5. El cambio de neumáticos solo puede realizarse en los parques de asistencia. Fuera de ellos, solamente los miembros del equipo utilizando los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar el cambio de neumáticos que lleva el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibido.

13.6. Cada vehículo participante deberá llevar una rueda de repuesto, pudiendo llevar hasta dos. Cualquier rueda completa montada o instalada en el interior del coche en el parque de asistencia, debe alcanzar el siguiente parque de asistencia o la siguiente área de servicio donde se autorice un cambio de neumáticos.

13.7. El control de neumáticos se llevará a cabo de la siguiente forma:

A la salida de un parque de asistencia se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo, incluidos los de recambio. A la llegada al próximo parque de asistencia o parque de reagrupamiento, el vehículo deberá llevar únicamente los neumáticos marcados en el parque de asistencia anterior



(excepto en el caso de los GT Rallye que tengan una rueda de repuesto de menores dimensiones a las que normalmente monta el vehículo y que, por lo tanto, podrán llegar con una rueda menos).

13.8. Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una penalización o la exclusión.

### **Artículo 14. NORMAS SOBRE CRONOMETRAJE**

14.1. El cronometraje de las pruebas se realizará con sistema de impresión, tanto en controles horarios como en salidas y llegadas de tramos cronometrados, además de doblaje en llegadas.

14.2. Se realizará a la décima de segundo con la utilización de células fotoeléctricas, tomando el paso del extremo delantero del vehículo por el control.

### **Artículo 15. TRAMOS CRONOMETRADOS**

#### GENERALIDADES

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

15.2. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado, bajo pena de exclusión.

15.3. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado, motor en marcha y con el vehículo colocado en la línea de salida.



15.4. Si la salida de un tramo cronometrado se demora 10 minutos o más, se autoriza en la zona de control a los equipos que, exclusivamente, con sus medios de a bordo, modifiquen la presión de sus neumáticos.

15.5. Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera con efecto inmediato y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

15.6. La salida de los tramos cronometrados se efectuará con sistema automático o de la siguiente manera:

- Cuando el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga delante del control de salida, el comisario en funciones inscribirá sobre el carné de control del tramo cronometrado la hora prevista para la salida (hora y minuto).
- El comisario devolverá este documento al equipo y le anunciará en voz alta los 30" - 15" - 10" y los últimos 5 segundos uno a uno.
- Finalizados los 5 últimos segundos, será dada la señal de salida y el vehículo deberá partir sin dilación.

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

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



15.9. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes de que el comisario haya dado la señal de salida, será penalizada con 10" si el adelanto es inferior a 2" y con 1 minuto si es superior. Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser aplicadas por los comisarios deportivos, especialmente en caso de reincidencia.

15.10. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop, bajo pena de exclusión. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de aparatos de cronometraje obligatoriamente impresores. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria). En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores se deben situar exactamente alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

15.11. A una distancia de 100 a 300 metros después de la llegada, el equipo deberá detenerse en un control (control stop) señalizado por un panel rojo "STOP" con objeto de hacer anotar en su carné de control su hora de llegada. 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.

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

- En la salida: eliminación de carrera.
- En el control stop: 5 minutos.



15.13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, serán sumados a las otras penalizaciones expresadas también en tiempos.

15.14. Dentro de un tramo cronometrado, está prohibido recibir asistencia. A propuesta del director de carrera, toda infracción será sancionada por los comisarios deportivos con la exclusión del competidor infractor. Esta decisión, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

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

15.16. Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignadas, será sometido por los comisarios deportivos, a propuesta del director de carrera, a una penalización mínima de 10 minutos, pudiendo llegar hasta la exclusión a petición del director de carrera. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

### INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

15.17. Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea momentánea o definitivamente interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados el tiempo que los comisarios deportivos consideren oportuno.

15.18. Los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control stop se les anotará en su carné de control el tiempo de interrupción, con



intervalos de un minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figura en el carnet de control. La suma de ambos será la hora de presentación en el control horario fin de sector.

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

### SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES

15.20. 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 esta regla, le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los comisarios deportivos.

15.21. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del libro de ruta, debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes. Al equipo que no observe esta regla le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los comisarios deportivos.

15.22. Cada vehículo participante debe transportar 2 corta arneses en el interior del vehículo y un chaleco reflectante.

### Artículo 16. CONTROLES



16.1. Todos los controles, es decir controles horarios, de paso, salida y llegada de tramo, y control stop, serán indicados por medio de paneles estándar F.I.A. Los paneles de señalización deberán tener un diámetro de 70 cm.

Diámetro de las señales: 70 cm - Todas las distancias son aproximadas

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN
	CONTROL de PASO	
	CONTROL HORARIO	
	CONTROL HORARIO y SALIDA de TRAMO	
	PUESTO de RADIO	
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA	
	LLEGADA de TRAMO	
	REAGRUPAMIENTO	
	ENTRADA SALIDA ZONA de ASISTENCIA	

16.2. Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el ultimo panel beige con 3 barras transversales) será considerada



como parque cerrado, no pudiéndose realizar ninguna reparación ni asistencia. La situación del control se indica con una pancarta de fondo rojo.

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

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

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

16.6. 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 exclusión.

16.7. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de cualquier comisario responsable de un puesto de control, bajo pena de una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de los comisarios deportivos.

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



16.9. Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados.

16.10. Los controles de paso estarán identificados por los paneles indicados en el artículo 16.1, 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.

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

16.12. 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.

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

16.14. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, solo 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.

16.15. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones. Este anotará en el carné de control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.



16.16. Los comisarios del puesto firmarán o sellarán, al lado de la casilla que corresponda, el carnet a cada equipo a fin de evitar manipulaciones en él.

16.17. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

16.18. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede.

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

*Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h 58' no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h 58' 00 y las 18h 58' 59".*

16.20. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente forma:

- Para todo retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- Para todo adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

16.21. 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.



16.22. En los controles horarios de llegada de fin de etapa o fin de rallye, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

16.23. 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.

16.24. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el carné de control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

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

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



16.26. 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.

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

16.28. 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.

16.29. Los equipos están obligados, bajo pena de exclusión, a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido.

16.30. 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).



16.31. 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.

*Ejemplos:*

- *SECTOR DE ENLACE A: Salida 12h 00' - tiempo ideal 1h 00' - hora de presentación 13h10' Penalización por retraso:  $10' \times 10'' = 1' 40''$  Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'*

- *SECTOR DE ENLACE B: Salida 13h 10' - tiempo ideal 1h 30' - hora de presentación 14h 20' Penalización por adelanto: 20'*

- *SECTOR DE ENLACE C: Salida 14h 20' - tiempo ideal 2h 00' - hora de presentación 16h 30' Penalización por retraso:  $10' \times 10'' = 1' 40''$  Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'*

- *TOTAL SECTORES A + B + C: Penalización total (por retraso y adelanto):  $1' 40'' + 20' + 1' 40'' = 23' 20''$  Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:  $10' + 10' = 20'$*

16.32. 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.

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



16.34. 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.

16.35. 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.

*Ejemplos:*

*120 vehículos en la salida del rallye.*

*Primer reagrupamiento de 4h.*

*Hora de salida del reagrupamiento: 12h 01'*

*Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento 8h 01'*

*Hora ideal de llegada del veh. nº 120 al reagrupamiento 10h00'*

*Hora de presentación del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 8h 45'*

*Hora de presentación del veh. nº 120 al reagrupamiento: 11h 50'*

*(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye).*

*Hora de salida del vehículo nº 1: 12h 01'*

*Hora de salida del vehículo nº 120: 13h 00'*

*Las paradas respectivas han sido:*

*para el vehículo nº 1: 3h 16', mientras que para el vehículo nº 120: 1h 10'*

16.36. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregaran 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.

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

### **Artículo 17. RE-ENGANCHE**

17.1. Se permite a los equipos el re-enganche a la prueba después del abandono en una sola ocasión.

17.2. El organizador deberá designar en el reglamento particular de la prueba, en que sección es únicamente posible el re-enganche. En rallyes de 4 secciones, la sección para re-engancharse será la 3ª.

17.3. El equipo podrá tomar de nuevo la salida en la sección designada para el re-enganche, previa solicitud por escrito al director de carrera.

17.4. El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse podrá ser reparado en la zona de asistencia. En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los comisarios técnicos de la competición para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo.



17.5. El vehículo, una vez esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse en el reagrupamiento correspondiente al inicio de la sección designada para el re-enganche.

17.6. El orden de salida de los vehículos que se incorporen a la competición bajo estas condiciones, quedará a criterio del director de carrera.

17.7. Los vehículos que se re-enganchen al rallye tendrán tiempo de tramo cronometrado, pero no se clasificarán.

### **Artículo 18. CLASIFICACIONES Y EMPATES**

18.1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general y otras clasificaciones parciales para los distintos Campeonatos, Copas o Trofeos otorgando la puntuación según el artículo 18 del Reglamento General de Cantabria.

18.2. 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. Las penalizaciones deberán aplicarse en el momento de tener conocimiento de ellas.

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

- Clasificaciones individuales de cada tramo.



- Clasificación provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
- Clasificación final: clasificación aprobada por los comisarios deportivos.

18.4. En caso de empate al final de un rallye, las reglas de desempate serán las siguientes:

- 1º. Será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado.
- 2º. Si el empate persiste se tomarían en cuenta los tiempos del segundo tramo, tercero, etc.
- 3º. Se considerará ganador el participante con vehículo de menor cilindrada.

### **Artículo 19. CATEGORÍA REGULARIDAD SPORT**

19.1. Este campeonato se disputará incluido en las pruebas de Campeonato de Cantabria de Rallyes.

19.2. Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la FCtA. La velocidad media impuesta se incrementará en 2 Km/h en la segunda pasada por los tramos y en 4 km/h caso de existir una tercera pasada por los mismos. Se permiten tantos cambios de media en los tramos cronometrados como el organizador de la prueba considere.

19.3. La publicación de las medias, la descripción exacta de las salidas, llegadas y distancias de los tramos, se facilitarán al publicarse la lista de inscritos.



19.4. Deberá establecerse una segunda media excepcional, inferior en 5 Km/h a la anterior, para condiciones excepcionales. El procedimiento para establecer la media normal o la media excepcional será el siguiente:

- Será decidida por el director de carrera.
- El director de carrera informará a los jefes de tramo.
- Una vez entregado el carnet en el control horario, los comisarios anotarán junto a la hora de salida teórica la palabra “NORMAL” o “EXCEPCIONAL”, para indicar el tipo de media a realizar.
- El jefe de tramo será el responsable de mostrar, siempre, un cartel que indique el tipo de media a utilizar, que refleje lo siguiente:



**MEDIA NORMAL**



**MEDIA EXCEPCIONAL**

**- 5 Km/h**

- El cartel será mostrado en cada control horario previo a cada tramo cronometrado.
- Las dimensiones de los carteles serán de 42 x 30 cm.

19.5. La longitud de los tramos cronometrados debe ser exacta, con precisión a la decena de metros y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal, pero indicando en todo caso el criterio utilizado para determinarla.

19.6. El sistema de cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo. El número mínimo de controles secretos será de 1 por kilómetro de media y no se establecerán controles en los primeros 500 m de tramo.



### 19.7. Penalizaciones.

- Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control de cronometrage.
- Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un control horario.
- Se aplicarán 30 puntos por cada minuto de retraso en un control horario (hasta un máximo 450 puntos que supondrá la exclusión del participante).
- El adelanto en el tiempo total de tramo superior al 20% del tiempo ideal, implicará en la primera ocasión 1.000 puntos de penalización y en la segunda, la exclusión de la prueba.
- A menos que fuera autorizada por un oficial responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control, entrañará una penalización de 10.000 puntos que puede llegar a la exclusión en caso de reiteración.
- La ausencia de visado o la no entrega del carnet de control en todos los puestos de control, entrañará una penalización de 10.000 puntos o la exclusión en caso de reiteración.

### 19.8. Tramo de calibración.

- La calibración de referencia para todo el campeonato será en la carretera N-635 de Solares a Santander (recta de Heras), del hito 9: a 0 m, al hito hito 12: a 3000 m.
- El organizador podrá facilitar otro tramo de calibración de longitud entre 3 y 8 kilómetros con la calibración oficial trasladada.



19.9. La clasificación se efectuará de acuerdo con el número de puntos de penalización acumulados por cada participante, tanto en controles secretos de regularidad como en los controles horarios. Será vencedor el que sume menos puntos y sucesivamente el resto, en orden creciente de penalizaciones. En caso de empate resultará ganador el que más ceros tenga. Si persiste el empate contarán los unos, los doses y así sucesivamente.

### **Artículo 20. CATEGORÍA LEGEND**

20.1. Podrán tomar la salida en la categoría “Legend”, modalidad desfile no competitivo, equipos que cumplan las condiciones para Regularidad Sport. Se someterán al mismo procedimiento que el resto de participantes y mantendrán una velocidad moderada en los tramos especiales.

20.2. Toda maniobra de derrapes, trompos o conducción agresiva realizada de forma deliberada y consciente, entrañará la retirada inmediata de la carrera.

### **Artículo 21. REPARTO DE TROFEOS**

21.1. Los trofeos mínimos establecidos en cada prueba serán como mínimo, los siguientes para piloto y copiloto:

- A los cinco primeros de la clasificación general.
- A los tres primeros de la clasificación de regularidad sport.
- Al primero de cada una de las clases.
- Al primero de la clasificación de junior.
- Al primero de la clasificación de clásicos de velocidad.
- A los tres primeros de la clasificación de propulsión.



21.2. Los premios mínimos establecidos en cada prueba serán como mínimo, los siguientes:

Clasificación general scratch y clasificación de cada clase:

- 1º: 150 €
- 2º: 100 €
- 3º: 50 €

21.3. El competidor está obligado a recoger los premios en el horario y lugar establecidos en el reglamento particular de la prueba. Su incumplimiento podrá derivar la pérdida del premio

## **Artículo 22. PLAN DE SEGURIDAD**

22.1. El organizador deberá redactar un plan de seguridad que contendrá:

- Programa y horarios generales.
- Nombres y teléfonos de los principales oficiales y responsables.
- Mapas de las principales ubicaciones de la prueba.
- Descripción de los riesgos y medidas a tomar.
- Prevención de siniestros y la intervención inmediata.
- Rutómetro con despliegue de los medios humanos y materiales.
- Descripción y ubicación de las medidas de señalización.
- Recorridos de evacuación a hospitales.

22.2. El organizador deberá prever una red de puestos de radio situados en las salidas y llegadas de cada tramo así como en puntos intermedios, con una distancia entre ellas no superior a 3 km (2 km en tramos nocturnos) con el fin de



llevar un seguimiento y vigilancia de la competición. El personal que desarrolle esta labor deberá estar en posesión de licencia de oficial válida. La señalización de los puntos de radio en tramos cronometrados se realizará por un panel con un rayo negro sobre fondo azul enmarcado en un círculo negro.



22.3. El organizador deberá prever una caravana de seguridad que deberá efectuar la totalidad del recorrido y estará compuesta al menos por:

- Coche cierre de carretera.
- Coche jefe de tramo.
- Coche de seguridad.
- Coche 00.
- Coche 0.
- ---VEHÍCULOS PARTICIPANTES---
- Coche fin.

Los vehículos deberán ser de estricta serie y deberán llevar instalada emisora para estar en comunicación permanente con dirección de carrera. El piloto y copiloto de los coches 0 y 00, deberá estar en posesión de licencia federativa.

Los vehículos 0 y 00 deberán darse de alta en el seguro de responsabilidad civil de la prueba, como si de coches de competición se tratara.

22.4. El organizador deberá contratar unos servicios preventivos compuestos, como mínimo, por los siguientes equipos en la salida de cada tramo:

- Coche de rescate y excarcelación con conductor y técnico.



- Ambulancia SVA con conductor, médico y ATS.
- Ambulancia SVB con conductor y técnico (en rallysprint).
- Grúa.

22.5. Si el tramo cronometrado supera los 15 km de longitud, en un punto intermedio del mismo se ha de situar:

- Ambulancia SVB con conductor y técnico.

Esta ambulancia se señalizará con un panel con una cruz blanca sobre fondo azul enmarcado en un círculo negro.



### Artículo 23. PENALIZACIONES

Artículo	Objeto	No sale	Exclusión	Tiempo dinero
General				
10.6	Abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo		X	
11.6	Por falta de un número de competición			90 €
11.5	Pérdida de todos los números de competición		X	
13.4	Presentarse a las verificaciones técnicas y/o administrativas fuera de los plazos previstos.	X		
13.4	Verificación autorizada fuera de horario			50 €
13.17	No estar conforme con los reglamentos de la especialidad.	X		



13.24	No conformidad de elementos técnicos o mecánicos tras la verificación final.		X	
14.4	Operación de comprobación, puesta a punto o reparación en parque cerrado		X	
14.6	Maniobras de aceleración, trompos etc. en el parque cerrado.		X	
14.10	Salida sin motor en marcha a la salida de un parque de salida, de reagrupamiento, o fin de etapa			30"
14.13	Reparación en parque cerrado en presencia de comisario técnico.			El retraso
25.6	No usar el equipamiento de seguridad obligatorio		X	
<b>Rallyes</b>				
3.1	Todos los equipos deberán seguir obligatoriamente el itinerario marcado en el Libro de Ruta, bajo pena de exclusión		X	
3.4	No respetar el Código de la Circulación 1ª infracción 2ª infracción 3ª infracción		X	300 € 5'
3.5	Remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos		X	
10.6	Pérdida del carné de control La falta de cualquier visado o la no entrega en los puestos de control		X X	
10.7	Modificación hecha sobre el carné de control que no esté refrendada por el comisario responsable del puesto de control		X	
11.5	Retraso entrada en parque de salida hasta el límite de 15'			60 €
11.7	Retraso en la presentación de un puesto de control hasta 15' Retraso en la presentación de un		X	10 s / 1'



	puesto de control de más de 15'			
15.2	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado		X	
15.5	No arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida		X	
15.8	Retraso en salida imputable al equipo			1' por 1'
15.9	Falsa salida o salida efectuada antes de tiempo			10'' ( $\leq 2''$ ) 1' ( $> 2''$ )
15.12	No anotar tiempo en la salida No anotar tiempo en el control stop		X	5'
15.14	Recibir asistencia dentro de un tramo cronometrado		X	
15.16	Rehusar tomar la salida en un tramo cronometrado			10'
16.20	Retraso en la hora de presentación en un puesto de control			10'' por minuto
	Adelanto en la hora de presentación en un puesto de control			1' por 1'
16.29	No presentarse en los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido		X	
	Circular marcha atrás en la zona de control		X	
16.30	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios		X	
	Retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas		X	
	Retraso global (en las pruebas donde haya más de una etapa) de más de 60 minutos		X	
12.12	Rebasar velocidad autorizada zona de asistencia			120 €
	Falta, o no funcionamiento de uno de los faros reglamentarios o de			30 €



	una de las luces traseras o de las luces de matrícula, o de las luces de stop o intermitencia: por cada una.			
--	--	--	--	--

Penalizaciones a criterio de los comisarios deportivos, pudiendo llegar a la exclusión.

- Falta de documentación (incluido pasaporte Técnico).
- Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta.
- Retraso superior a 15 minutos en la entrada al parque de salida, por causa de fuerza mayor.
- No seguir las instrucciones de los comisarios.
- Incumplimiento de las reglas del procedimiento de control.
- Reincidencia en falsa salida (tramos cronometrados).
- Rehusar a tomar la salida en tramo cronometrado (reincidencia).
- Incumplimiento de la normativa de seguridad.
- Interrupción de tramo cronometrado.
- Modificar marcas y precintos de verificación.
- Infracción concerniente a la normativa de neumáticos.
- Infracción definida como “asistencia prohibida”.
- Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.
- Conducta antideportiva y/o intento de engaño a un comisario de puesto de control.
- Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- No mostrar señal de OK a los 3 vehículos siguientes. Penalización en metálico a criterio.