



REGLAMENTO PARTICULAR

I Rally de España Histórico

22/23 de mayo de 2009

I PROGRAMA

II ORGANIZACION

Art. 1 Organización

III CONDICIONES GENERALES

Art.2 : Descripción

Art.3 : Vehículos admitidos

Art.4 : Equipos admitidos / Inscripciones

Art.5 : Derechos de inscripción / Seguros

Art.6 : Anexos al Reglamento

Art.7 : Aplicación e interpretación del reglamento

IV PARTICIPANTES

Art.8 : Obligaciones generales

V LA PRUEBA

Art.9 : Desarrollo del Rally

VI VERIFICACIONES

Art.10 : Verificaciones administrativas y técnicas

VII RECLAMACIONES / RESULTADOS /PREMIOS

Art.11 : Reclamaciones / Apelaciones

Art.12 : Clasificaciones

Art.13 : Premios / Trofeos

VIII ANEXOS

I-PROGRAMA

Miércoles 13 Mayo 2009

Cierre de inscripciones 13 de Mayo del 2009.

Jueves 21 De Mayo 2009

18.00 h. Hotel Victoria Palace (San Lorenzo de El Escorial)

Reunión de los Directores de Carrera y Adjuntos con los Comisarios Técnicos (Competición y Regularidad)

Confeccionar Planning para las Verificaciones Administrativas y Técnicas del día 22 de Mayo

Jueves 21 De Mayo 2009

18:00h a 23:00h Hotel Victoria Palace

Verificaciones administrativas optativas

Viernes, 22 Mayo 2009

9:00 h. a 13:00 h. Verificaciones administrativas y técnicas en Hotel Victoria Palace y Calleja Larga, de San Lorenzo de El Escorial. Entrega del road-book, de los dorsales y otros documentos a los competidores.

14:00h Publicación de vehículos autorizados a tomar la salida y hora de salida (Oficina Prueba)

14:30 h. Briefing a participantes y concursantes (Obligatorio)

Viernes, 22 Mayo 2009

16:00 h: Salida de la primera etapa: Paseo Don Juan De Borbón (Frente a la Lonja de El Monasterio de San Lorenzo de El Escorial).

18:10h: Llegada de la 1ª sección: Segovia.

Viernes, 22 Mayo 2009

19:15 h: Salida de la 2ª sección: Segovia.

01:40 h Llegada 2ª sección: Segovia.

Sábado, 23 Mayo 2009

9:00: Salida de la 2ª etapa: Hotel Candido, Segovia.

15:55h Llegada 2ª etapa: Segovia.

17:00h: Publicación de la clasificación provisional

18:00h: Publicación de la clasificación definitiva

20:30h: Entrega de trofeos y cena en Segovia

Tablón Oficial De Avisos

(Desde el Jueves 21 de Mayo 2009 a las 16:00h hasta el viernes 22 de Mayo 2009 a las 16:00h, en el hall del Hotel Victoria Palace de San Lorenzo de El Escorial, y desde el Viernes, 22 Mayo 2.009, a las 16:00h al Sábado, 23 de Mayo 2.009, a las 17:30h) en el Hall del Hotel Cándido Segovia.

II-ORGANIZACIÓN

Art. 1: ORGANIZACIÓN

Esta competición se realiza de acuerdo con el CDI, sus anexos y el presente reglamento particular.

1.1 Definición

Nombre del Rally: **I Rally de España Histórico**

Entidad Organizadora: Shalymar Histórico S.L.

Esta prueba tiene el permiso de Organización N°.....(se publicará en tablón de avisos)

Dirección de la Oficina permanente del Rally

Hasta el día 21 de Mayo en :

Camino del Cerro de los Gamos 1, Edificio 1

28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid)

Tlf. 91 790 1138 Fax: 91 638 2810

La Hora Oficial del Rally será la emitida por Telefónica.

Presidente: José M^a Pérez-Ullivarri

Miembros: Antonio Sainz, Miguel Díaz-Aboitiz, José Alberto Dorsch, Juan José Lacalle, Antonio Dezcallar, Pipo López, Manuel Vidal.

Director de Carrera: Vicente Cabanes

Director de Seguridad:

Directores Adjuntos: José Alberto Dorsch

Relaciones con Concursantes: Pipo López

Relaciones Públicas de Prensa: Santiago Ayala

1.3. Reglamentación-Anexos

Lo establecido con el presente reglamento está de acuerdo con el Art. 66 y 141 del C.D.I., Cualquier reglamentación adicional será anunciada mediante anexos numerados y fechados, que formaran parte integral del presente reglamento.

Estos anexos serán publicados en el tablón de avisos y serán comunicados directamente a los participantes; igualmente tendrán validez sin acuse de recibo si no fuese posible comunicarlos a los concursantes durante el desarrollo de la prueba.

Todos los anexos publicados antes de las verificaciones deberán estar aprobados por la ADN. Todo anexo publicado después de las mismas estará aprobado por los Comisarios Deportivos.

1.4. Interpretación de los reglamentos

1.4.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del presente reglamento durante la prueba.

1.4.2. Las reclamaciones que pudiera haber serán estudiadas y resueltas por los Comisarios Deportivos (capítulo XII del CDI)

1.4.3. Igualmente todo caso no previsto por este reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, únicos con autoridad para decidir (Art. 141 del CDI)

1.4.4. En caso de existir traducciones del presente reglamento, y de surgir dudas por su interpretación, el texto en Castellano será tomado como válido

1.4.5. Para la exacta interpretación de este texto, las siguientes definiciones son de aplicación:

a) "Concursante": Persona física o jurídica, titular de una licencia de concursante expedida por su ADN, valedera para el año en curso.

b) "Equipo": Un equipo está compuesto por dos personas a bordo de cada vehículo, a la primera se le designa como piloto y a la segunda como copiloto. Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada expedida por su ADN valedera para el año en curso.

c) El conductor asume la responsabilidad del concursante, si este no está a bordo del vehículo.

II-CONDICIONES GENERALES

Art. 2: DESCRIPCIÓN DE LA PRUEBA

2.1	Distancia total:	731,330 Km.
2.2	Nº tramos cronometrados:	15 tramos
2.3	Distancia total cronometrada:	174,540 Km.
2.4	Nº Etapas:	2 etapas
2.5	Nº Secciones:	5 Secciones

El itinerario, controles horarios, controles de paso, periodos de neutralización, etc. Serán descritos en los carnets de ruta y en los Road Books, donde estará toda la información necesaria para completar exactamente la ruta a seguir.

Art. 3: VEHÍCULOS ADMITIDOS

3.1. VELOCIDAD

3.1.1. Los vehículos deben estar conformes con las disposiciones legales vigentes en España, y se inscribirán según las clases siguientes:

Según Reglamento FIA los Grupos 1, 2, 3 y 4 y con ficha de homologación hasta 31 de Diciembre de 1.981.

Clases:

Clase A Hasta 1.600 cc

Clase B De 1.601 cc hasta 2.000 cc

Clase C Mas de 2.000 cc

Clase D Irán fuera de clasificación y serán vehículos a criterio de la organización entre 1982 y 1988

3.1.2. Toda discrepancia con su ficha de identificación FIA (que será recomendado portar) será estudiada por los C. Deportivos, visto el informe de los C. Técnicos.

3.1.3. Todos los vehículos deben de estar matriculados y de acuerdo con las leyes de tráfico españolas. De acuerdo con estas los vehículos deben llevar obligatoriamente 2 triángulos de señalización de avería y chalecos reflectantes.

3.1.4. El organizador se reserva el derecho de rehusar inscripciones y/o denegar tomar la salida si se considera que el vehículo no cumple con la reglamentación aplicable.

3.1.5. El organizador puede juntar o subdividir clases, en cuyo caso sería publicado mediante anexos antes del comienzo de las verificaciones.

3.2. REGULARIDAD

3.2.1. El I Rally de España Histórico es puntuable para el Trofeo de España de Regularidad que promueve la Real Federación Española de Automovilismo.

3.2.2. Los vehículos admitidos son los admitidos en el Trofeo de España de Regularidad son todos los vehículos de competición que participaron en Rallyes, homologados entre el 1 de enero de 1950 y el 31 de diciembre de 1981, incluidos los homologados en los Grupos 1, 2, 3, 4 y 5 en la citada época.

La Comisión de Clásicos se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad.

Todos los vehículos deberán disponer de un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico emitido por una A.S.N. (Autoridad Deportiva Nacional) o por la F.I.A.

Se elaborará una lista de vehículos a los cuales se haya emitido el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico y los que no se encuentren en ella no podrán formalizar la inscripción en ninguna prueba.

Para poder obtener el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico e integrarse en la lista mencionada en el anterior artículo, los interesados deberán dirigirse a la Dirección Técnica de la R.F.E. de A., con la que se podrá concertar una fecha para la verificación del vehículo en cuestión, y en caso de ser aceptado, se le expedirá el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico y se le incluirá en la lista de vehículos admitidos al certamen.

3.2.3. Todos los vehículos deben de estar de acuerdo con las leyes de tráfico españolas. De acuerdo con estas los vehículos deben llevar obligatoriamente 2 triángulos de señalización de avería y chalecos reflectantes.

3.2.4. El organizador se reserva el derecho de rehusar inscripciones y/o denegar tomar la salida si se considera que el vehículo no cumple con el presente reglamento particular.

3.2.5. El organizador puede juntar o subdividir clases, lo que será publicado mediante anexos antes de las verificaciones administrativas.

Art. 4 : EQUIPOS ADMITIDOS

4.1.1. VELOCIDAD

Los concursantes y participante (piloto y copiloto) deberán estar en posesión de la licencia expedida por la RFEdA o por su ADN (extranjeros) y válida para el año en curso para ser admitidos. Deberán cumplir las medidas de seguridad pasiva exigidas por el CDI.

4.1.2. REGULARIDAD

Todo equipo estará compuesto por un piloto y un copiloto, El piloto estará en posesión de carnet de conducir en vigor. El copiloto, solo en caso de conducir también el vehículo deberá estar en posesión de carne de conducir. No se permite participar a menores de 16 años de edad. En las pruebas especiales estarán obligados a llevar casco. Se recomienda el uso de cinturones de seguridad tipo arnés y de cortacorrientes.

Los participantes en el “I Rally de España Histórico” (Regularidad) deberán estar en posesión de una Licencia Estatal Restringida o en el caso de los participantes extranjeros deberán poseer una licencia equivalente expedida por su ADN, además de la Licencia de Concurante.

4.2. INSCRIPCIONES

4.2.1. Toda persona que desee tomar parte en la prueba deberá formalizar una inscripción a la secretaría del Rally:

Camino del Cerro de los Gamos 1, Edificio 1
28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
Tlf. 91 790 1138 Fax: 91 638 2810

4.2.2. Toda inscripción deberá ir acompañada de una foto del coche entero.

4.2.3. Los detalles relativos al copiloto podrán ser completados antes de las verificaciones administrativas.

4.2.4. Las inscripciones deberán ir acompañadas de una fotocopia de la primera página de la ficha de identificación FIA para vehículos Históricos, especificando la categoría y clase del vehículo atribuida por su ADN

4.2.5. No se podrá cambiar un concursante después del cierre de las inscripciones

4.2.6. Un miembro del equipo podrá ser cambiado con la autorización del organizador, antes de las verificaciones de los C. Deportivos, después del comienzo de las verificaciones y antes de la publicación de la lista de vehículos autorizados a tomar la salida. Solo la RFE de A podrá autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

4.3 Los Concurantes, pilotos y/o copilotos en posesión de licencia expedida por una ADN extracomunitaria, diferente de la RFEA. deberán obtener de su ADN una autorización de acuerdo con el art. 70 del CDI

4.4 No se podrán realizar modificaciones en las inscripciones, excepto en los casos previstos en el presente reglamento. Se podrá reemplazar el vehículo por otro antes del inicio de las verificaciones.

4.5 Durante las verificaciones, si el vehículo no se corresponde con la categoría y/o clase, a propuesta de los C. Técnicos será transferida al periodo/o clase que le corresponda si así lo autorizan los C. Deportivos de la prueba.

4.6 Con la firma del boletín de inscripción, el concursante y los miembros del equipo se comprometen a cumplir las prescripciones deportivas del CDI y del presente reglamento.

4.7 El número de inscritos se limita a 120 vehículos entre Velocidad y Regularidad.

Art. 5: DERECHOS DE INSCRIPCIÓN Y SEGUROS

Los derechos de inscripción por cada vehículo se fijan en 1.150 € para regularidad y 1.350 € para velocidad e incluyen:

- 1 Road Book.
- 1 placa del Rally
- Números de competición

- Cena de entrega de trofeos para 2 personas
- 1 noche de hotel para 2 personas en habitación doble la noche del 22 de mayo en el Hotel Cándido de Segovia
- Recuerdo de la prueba

Los derechos de inscripción deberán remitirse junto a la inscripción mediante:

Talón cruzado en Euros

Transferencia bancaria a Caixa Catalunya :

Cuenta corriente: 2013 1593 06 0200197666

A la atención de:

Rally de España Histórico – Shalymar Historicos S.L.

- 5.1. La inscripción solo será aceptada si va acompañada del total de los derechos
 - 5.2. Los derechos de inscripción serán reembolsados en el caso:
 - a. La inscripción no sea aceptada
 - b. En el caso de que el Rally no se celebrara
 - 5.3. El organizador contrata un seguro de acuerdo con la reglamentación de la R.F.E. de A. El seguro entrará en vigor en el momento de tomar la salida y finalizará a la llegada del Rally o en el momento de que un equipo se retire.
 - 5.4. En caso de accidente los concursantes o sus representantes deben notificarlo al Director de Carrera antes de 24 horas.
 - 5.5. En la llegada de cada etapa los concursantes deben firmar una declaración concerniente a los posibles accidentes que hayan tenido durante la ruta.
 - 5.6. Organizador se reserva el derecho de modificar el presente reglamento si lo considera necesario por razones de seguridad, fuerza mayor, o por orden de las autoridades, o cancelar la prueba en caso de circunstancias extraordinarias, sin obligación de indemnización.
 - 5.7. Responsabilidades de los asegurados en caso de daños
- Los conductores y pasajeros deben respetar las instrucciones del organizador y oficiales del Rally.
- 5.8. El organizador se reserva todos los derechos de imagen del evento, pudiendo grabar, transmitir por radio, televisión, u otros medios de difusión. No será atendida ninguna reclamación al respecto. El Copyright del evento está en posesión del organizador.

Art. 6: ANEXOS AL REGLAMENTO

Las disposiciones del presente reglamento pueden ser modificadas si es necesario.

Todas las modificaciones serán publicadas mediante anexos numerados, y formarán parte del reglamento. Estos boletines serán comunicados a los participantes directamente por los comisarios de la prueba.

Art. 7: APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

Toda información suplementaria del evento será publicada por el organizador, quien dictará las interpretaciones del reglamento. En caso de disputa, prevalece el texto en Castellano.

IV- PARTICIPANTES

Art. 8: OBLIGACIONES GENERALES

8.1.1. Equipo

Solo los equipos formados por dos personas serán admitidos en la salida. Los dos miembros del equipo serán denominados piloto y copiloto. Todos los miembros del equipo deberán estar en posesión de la licencia correspondiente, con validez para el año en curso.

8.1.2. El equipo completo deberá estar a bordo del vehículo durante toda la duración del evento.

Si un miembro se retira, o es admitido un tercero a bordo (salvo si se trata de un herido) este equipo será excluido de la competición.

8.1.3. Cascos y monos ignífugos homologados FIA serán obligatorios para piloto y copiloto en los tramos cronometrados de Competición. En Regularidad se exigirá al menos el uso de casco homologado para piloto y copiloto.

8.2. Orden de salida / Placas / Números.

8.2.1. El orden de salida de la primera etapa será establecido siguiendo el orden de los números de competición, empezando por el número mas bajo.

8.2.2. El orden de salida de las siguientes etapas será el determinado de acuerdo con la clasificación provisional publicada en la llegada del día anterior.

8.2.3. Todo coche que se retrase en tomar la salida de la etapa será penalizado con 10 segundos o 100 puntos por cada minuto de retraso. Todo vehículo con más de 30 minutos de retraso no estará autorizado a tomar la salida.

Todo vehículo que se retrase de su hora para finalizar la etapa será penalizado con 10 segundos o 100 puntos por cada minuto de retraso. Todo vehículo con más de 30 minutos de retraso al finalizar la etapa, no será clasificado.

8.2.4. Las placas del Rally deberán fijarse en la parte frontal y trasera de cada vehículo de manera visible en toda la duración del Rally. Las placas del Rally, bajo ninguna circunstancia podrán cubrir, ni siquiera parcialmente, las matrículas del vehículo. Cubrir una placa de matrícula durante cualquier momento de la prueba será penalizado con 300,00 Euros, independientemente de la sanción que ello pudiera ocasionar de acuerdo a las leyes de tráfico.

8.2.5. Los números de competición suministrados por el Organizador se deberán fijar en las puertas delanteras del vehículo y el tercero sobre el capó delantero durante toda la duración de la prueba.

8.2.6. Las placas del Rally y los números de competición serán entregados a los participantes en la oficina de la prueba, durante las verificaciones administrativas. Las placas y números deberán estar fijados en el momento de la verificación técnica.

8.2.7. El incumplimiento de este artículo se penalizará como sigue:

- Por cada número de competición desaparecido durante la prueba se penalizará al equipo con 150,00 Euros

-Si desaparecen los 3 números de competición, o las 2 placas del Rally al mismo tiempo el equipo será excluido.

8.3. Carnet u hoja de ruta.

8.3.1. En la salida del Rally, a cada equipo le será entregado un carné u hoja de ruta con los tiempos para cubrir las distancias entre los controles. Este carné de control será devuelto al finalizar cada sección y será reemplazado por otro en la salida de la siguiente sección. Cada equipo es responsable de la pérdida de su carné de ruta.

8.3.2. El carné de ruta será entregado siempre que lo requiera un oficial de la prueba. Especialmente en los puestos de control deberá ser presentado por un miembro del equipo para su visado.

8.3.3. Toda corrección o enmienda no aprobada por un oficial conllevará la exclusión de la prueba.

8.3.4. La ausencia del visado de un control en el carnet de ruta, o la falta de la firma del controlador será penalizado con 300 segundos o 3000 puntos (excepto en los controles de salida y llegada del Rally)

8.3.5. El equipo es el único responsable de presentar su carnet de ruta en los diferentes controles y de asegurarse de los visados de los mismos

8.3.6. Por lo tanto, es solo al equipo al que corresponde vigilar que todas las inscripciones hechas por los oficiales sean correctas. Solo los cronometradores son los autorizados para inscribir un tiempo en la hoja de ruta

8.4. Circulación

8.4.1 Durante todo el desarrollo del Rally los equipos deben respetar estrictamente todas las Prescripciones del Código de Circulación. Todo equipo que infrinja estas Prescripciones será sancionado según el siguiente baremo:

COMPETICIÓN:

- 1ª infracción 60,00 Euros
- 2ª infracción 5 minutos penalización
- 3ª infracción exclusión de la prueba

REGULARIDAD

- 1ª infracción 1.000 Puntos
- 2ª infracción 2.000 Puntos
- 3ª infracción exclusión de la prueba

Independientemente de la infracción, toda infracción sobre limitaciones de velocidad será penalizada con 600 segundos o 6.000 puntos para la primera infracción, y con la exclusión para la segunda.

8.4.2. Los Agentes u Oficiales que constaten una infracción al Código de Circulación por parte de un equipo, deberán notificársela de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario. En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular de la prueba, bajo reserva de que:

-La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

-Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la identidad del piloto, lugar y hora. Y que los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

8.4.3. Está prohibido prestar asistencia a menos de 300 metros de una zona de control. Todo equipo que efectúe asistencia en dichos puntos prohibidos estará sujeto a penalizaciones por parte de los C. Deportivos.

8.4.4. Los vehículos de asistencia no deberán entrar en los tramos cronometrados, o donde prohíban los comisarios de la prueba.

8.4.5. Esta prohibido, bajo pena de penalización, que puede llegar a la exclusión, hacer transportar en vehículo o empujarlo, excepto si es para despejar la calzada.

8.4.6. Igualmente, los equipos tienen prohibido, bajo penalización, o exclusión bloquear intencionadamente el paso de los demás participantes, o no permitir el adelantamiento ó cualquier maniobra antideportiva.

V - LA PRUEBA

Art.9. DESARROLLO DEL RALLY

9.1.1. El lugar exacto donde se tomará la salida se comunicará mediante anexo.

9.1.2. Los vehículos tomaran la salida a intervalos de 1 minuto. La hora de salida se dará de acuerdo con el programa. Los equipos están obligados a sellar en todos los puntos mencionados en su carné de ruta y en orden correcto. El tiempo ideal para recorrer la distancia entre dos controles estará señalado en su carné de control. Todo equipo que se retrase en su salida será penalizado con 10 segundos o 100 puntos por cada minuto de retraso. Los vehículos que lleguen 30 o más minutos después de su hora de salida no estarán autorizados a tomar la salida.

9.1.3. Los equipos están obligados a sellar en todos los puntos mencionados en su carné de ruta y en orden correcto. El tiempo ideal para recorrer la distancia entre 2 controles estará señalado en su hoja de ruta.

9.1.4. Las horas y los minutos se expresaran desde 00h01' a 24h00'.

9.1.5. Todos los equipos están obligados a seguir el itinerario descrito en su Road Book.

9.2. Controles / Disposiciones Generales

9.2.1. Todos los controles horarios, de paso, salidas y llegadas estarán señalizados con placas estándar FIA. Los controles intermedios en las pruebas de regularidad no estarán señalizados (Tiempos de paso secretos)

9.2.2. El área de espera ante un control horario estará señalizada con un panel de advertencia con fondo amarillo. A una distancia aproximada de 25 metros la posición del control estará indicada con un panel idéntico, pero con fondo rojo. El fin de área de control, aproximadamente a 25 metros, estará indicado con un panel con fondo beige atravesado con dos franjas negras

9.2.3. Todas las zonas de control (de paso, control horario, salidas llegadas) estarán consideradas como "Parque Cerrado".

9.2.4. El tiempo de parada en cada control no excederá del necesario para efectuar las operaciones de control

9.2.5. Está estrictamente prohibido: Entrar en una zona de control en dirección contraria del Rally: ocasionara una penalización de 300 segundos o 3000 puntos (cada vez).

Volver a cruzar o entrar en una zona de control una vez sellado será penalizado con la exclusión.

9.2.6. Los tiempos inscritos en el carnet de ruta son solo responsabilidad del equipo, Este puede consultar el reloj oficial de la mesa de control.

9.2.7. Los puestos de control empezaran a funcionar 15 minutos antes del paso teórico del primer participante. Estos dejarán de funcionar 15 minutos después de la hora de paso del último participante.

9.2.8. Los equipos están obligados a seguir las instrucciones del comisario responsable del puesto de control. La no observancia de esta norma podrá conllevar la exclusión del equipo, a criterio de los Comisarios Deportivos.

9.2.9. Los Oficiales de ruta y los jefes de puesto serán identificables por su indumentaria.

9.3. Tipos de controles

A) Controles de paso

En estos controles, el comisario de puesto tan solo sellará la hoja de ruta, sin mencionar la hora de paso. Se penalizará con 20 segundos o 200 puntos la falta de cada sello. El organizador puede establecer controles de paso secretos.

B) Controles horarios

En estos controles el jefe de puesto anotará el tiempo en el que el equipo entrega la hoja de ruta al jefe de puesto. El equipo deberá esperar a su minuto antes del panel amarillo. El tiempo inscrito en la hoja de ruta se obtendrá de sumar el tiempo invertido en recorrer el sector a la hora de salida. Para clasificarse en el Rally, el conductor debe pasar el último control horario del Rally.

B.1. Procedimiento de control

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. Entre el panel de aviso y la zona de control el equipo tiene prohibido parar, o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

B.2. El cronometraje y la anotación de la hora en el carné 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.

B.3. 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.

B.4. El equipo no incurrirá en penalización si entra en el control durante el minuto ideal o el inmediatamente anterior.

B.5. El equipo no incurrirá en penalización si entrega el carnet para su visado durante el transcurso de su minuto teórico (Ej. Si la hora ideal son las 18h58' entregará su hoja de ruta entre las 18h58'00" y las 18h58'59")

B.6. El equipo es el único responsable del momento en que entrega la hoja de ruta para su visado y de las anotaciones que se reflejen en el mismo.

Toda diferencia entre la hora ideal de entrada y la hora real será penalizada como sigue:

- Por retraso: 10 segundos o 100 puntos por cada minuto o fracción de minuto.
- Por adelanto: 20 segundos o 200 puntos por cada minuto o fracción de minuto
- No entrar en el control o hacerlo después del límite: 200 segundos o 2000 puntos
- Máximo retraso permitido entre dos puntos de control: 15 minutos.

Estas penalizaciones no se aplicarán al final de cada etapa o cuando así lo indique la organización.

C) Retiradas

Todo conductor retirado en una prueba de regularidad o que no complete un tramo de velocidad tiene la posibilidad de seguir en el Rally y de ser readmitido en la clasificación.

Si un equipo debe retirarse y opta por seguir el Rally deberá de informar al Director de Carrera antes de una hora después de la publicación de resultados de la etapa. El vehículo deberá presentarse 15 minutos antes de la salida de la siguiente etapa.

- Por cada tramo de regularidad no iniciado el equipo será penalizado con 2000 puntos
- Por cada tramo de velocidad no iniciado el equipo será penalizado con el doble de tiempo del último clasificado

Todo vehículo debe de pasar el último control del Rally (llegada). Todo equipo que llegue con más de 30 minutos de retraso no será clasificado.

D) Controles

D.1. Si después de la salida de una sección no hay salida de tramo cronometrado, el tiempo que figura en la hoja de ruta constituye el tiempo para recorrer el sector.

D.2. Contrariamente, cuando el control horario este seguido de una salida de tramo cronometrado, el siguiente procedimiento será aplicado:

- Estos dos puestos se incluyen en una sola zona de control, las señales que lo identifican son:
- Señal amarilla de aviso (inicio de zona)
- Señal roja con un reloj (control horario) a una distancia de 25 Mts
- Señal roja con una bandera (Salida del tramo cronometrado) a una distancia de 50 a 200 Mts.
- Finalmente, señal de fin de control (3 barras transversales con fondo beige) 25 Mts. Mas adelante
- La hora que el cronometrador inscriba en la hoja de ruta en la entrada al control horario será una hora de salida teórica pues habrá que sumarle 3 minutos para que el equipo pueda prepararse para tomar la salida
- Inmediatamente después de pasar el control horario el equipo se situara en la línea de salida de la especial. El Cronometrador inscribirá la hora real de salida que será la hora a tener en cuenta para la suma con el tiempo dado para recorrer la siguiente sección.

D.4. En el caso de un neumático pinchado se concederán 5 Minutos adicionales

D.5. Todo retraso de más de 15 Minutos en la hoja de ruta entre dos controles horarios seguidos o al final de la sección (así mismo el retraso sumado entre los diferentes controles) entrañará la exclusión del equipo. 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: 12:00 h.

Tiempo ideal 1h00'

Hora de presentación 13h10'

Penalización por retraso 100''

Retraso a tener en cuenta para la exclusión 10 Minutos

Sector enlace B:

Tiempo ideal 1h:30'

Hora de presentación 14:20 h

Penalización por adelanto 400''

Retraso a tener en cuenta para la exclusión 10 Minutos (no se suma)

Sector enlace C:

Tiempo ideal: 2h00'

Hora de presentación 16:30 h

Penalización por retraso: 100''

Retraso a tener en cuenta para la exclusión 10 Minutos

Total sectores A+B+C:

Total penalizaciones (adelanto y retraso)

$100''+400''+100'' = 600''$

Retraso total a tener en cuenta para la exclusión $10''+10''= 20''$

D.6. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los C. Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados con la mayor brevedad posible

D.7. La exclusión por sobrepasar el tiempo máximo se aplicara al final de una sección o de la etapa.

D.8. El orden de la salida para los nuevamente readmitidos será a discreción del Director de Carrera

9.4. Reagrupamientos

9.4.1. Se podrán establecer varias zonas de reagrupamiento a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los controles horarios.

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

Ejemplo:

120 vehículos en la salida del Rally. Primer reagrupamiento de 4 h. hora de salida del reagrupamiento: 12:01h

Hora de llegada del vehículo N°1 al reagrupamiento 8:01

Hora ideal de llegada del vehículo N° 120 al reagrupamiento 10.00

Hora de presentación del vehículo N° 1 al reagrupamiento 8.45

Hora de presentación del vehículo N° 120 al reagrupamiento 11:50

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del Rally)

Hora de salida del vehículo N° 1 12:01

Hora de salida del vehículo N° 120 13:00

Las paradas respectivas han sido: Para el vehículo N° 1 3h:16 y para el vehículo N° 120 1h:10

9.4.3. A su llegada al control de reagrupamiento los equipos entregarán su carné de ruta al Jefe de puesto, quien les dará instrucciones sobre la hora de salida, Los equipos dirigirán inmediatamente sus vehículos al parque cerrado y apagarán los motores.

9.5. Tramos cronometrados Velocidad

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

9.5.2. En el transcurso del tramo cronometrado es obligatorio el uso de cascos homologados y de ropa ignífuga homologada, de acuerdo con el Anexo L del CDI.

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

9.5.4. Las salidas de los tramos cronometrados se efectuarán 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 ruta del tramo cronometrado la hora prevista para la salida (Horas y Minutos) El comisario devolverá este documento al equipo.

Una penalización de 300 segundos será impuesta al equipo que tarde más de 20 segundos en tomar la salida.

9.5.5. La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carné de control solo podrá ser retrasada por el comisario por causa de fuerza mayor. En el caso de retraso imputable al equipo el comisario inscribirá la hora real de salida y el equipo será penalizado con un minuto por minuto de retraso y será tenido en cuenta para la exclusión por retraso.

9.5.6. Una falsa salida, especialmente cuando se efectúe antes de la orden del Comisario será penalizada con 10 segundos, esta penalización no excluye de otras penalizaciones impuestas por los C. Deportivos.

9.5.7. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el control Stop, bajo pena de exclusión. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada electrónicamente con precisión de segundo, estos aparatos serán doblados manualmente con aparatos impresores. A una distancia de 200 a 300 Mts después de la llegada se efectuará un control Stop, indicado por una señal roja. Donde se anotará el tiempo efectuado en el tramo cronometrado.

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

En la salida: Exclusión

En la llegada: (control Stop) 30 segundos.

9.5.9. Los tiempos realizados por los equipos en los tramos cronometrados expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas también en tiempos.

9.5.10. Durante un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. El incumplimiento de esta norma entrañará la exclusión del equipo por los C. Deportivos.

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

9.5.12. Finalización de un tramo cronometrado:

Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido antes del paso del ultimo equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el peor de los tiempos realizados antes de la misma. Esta clasificación podrá establecerse aun cuando un solo equipo hubiera realizado el recorrido en condiciones normales de carrera. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de las C. Deportivos, previa comunicación al Director de carrera explicando los motivos de la interrupción. En el caso de que los C. Deportivos consideraran anormal el peor de los tiempos realizados, podrán escoger como tiempo de referencia el que les parezca más idóneo de entre los otros cuatro peores tiempos.

9.5.13. Todo equipo que rehúse tomar la salida en el lugar y hora asignados será penalizado con 30 segundos

9.5.14. En los tramos cronometrados se aplicarán las siguientes reglas:

Si, durante un tramo cronometrado un vehículo alcanza a otro mas lento le hará señales sonoras, el cual estará obligado a ceder el paso. Asimismo si un vehículo se detiene en un tramo cronometrado deberá indicarlo teniendo en cuenta si el vehículo esta detenido a la derecha o a la izquierda de la carretera, la inobservancia de estas normas entrañará la exclusión del equipo, dependiendo de la decisión de los C. Deportivos.

Parar el vehículo obstaculizando el paso, o circular en dirección contraria al tramo está estrictamente prohibido. Los equipos que se vean obligados a parar en un tramo cronometrado apartarán su vehículo lo más posible y lo señalarán convenientemente, con los triángulos de emergencia.

Si la carretera está bloqueada por un accidente, se procurará dejar el paso suficiente para los vehículos de emergencia. Los vehículos deberán ser retirados de la calzada antes de que los oficiales la reabran al tráfico.

Toda infracción a estas normas supondrá penalizaciones, que podrán llegar a la exclusión.

9.6. Pruebas de Regularidad

9.6.1. Los equipos deben completar los tramos y pruebas de regularidad a una velocidad media impuesta por el organizador.

La organización tendrá prevista para cada tramo una velocidad media alternativa, aplicable en el caso de condiciones meteorológicas especialmente adversas. En este caso, se indicará su aplicación mediante paneles informativos en la línea de salida.

9.6.2. Tramos de regularidad

El comienzo de un tramo de regularidad estará indicado con los paneles habituales (amarillo-rojo-beige), a continuación de un control horario. Un comisario-cronometrador apuntará en el carné de ruta la hora real de salida y comunicará la media. El equipo debe iniciar la prueba cuando el reloj oficial la marque.

El cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 punto por cada décima.

El adelanto en cualquier punto de cronometraje superior al treinta por ciento (30%) del tiempo ideal, implicará -en la primera ocasión- 1.000 puntos de penalización, y en la segunda, la exclusión de la prueba.

El organizador instalará un mínimo de cuatro controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado, secretos, de los cuales uno de ellos podrá ser la meta del tramo, pero solo tres serán utilizados para el establecimiento de la clasificación, quedando el cuarto en reserva.

Está terminantemente prohibido detenerse, o frenar bruscamente a la vista de un control secreto o del panel rojo de llegada.

Penalizaciones

- a) Se aplicará 1 punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control (secreto o anunciado) de una prueba cronometrada de regularidad.
- b) Se aplicarán 600 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.
- c) Se aplicarán 300 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 3000 puntos que supondrá la exclusión del participante).
- d) Se aplicarán 900 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.

9.6.3. Finalización de un tramo cronometrado

Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, la peor puntuación obtenida antes de la misma. Esta clasificación podrá establecerse aun cuando un solo equipo hubiera realizado el recorrido en condiciones normales de carrera. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de las C. Deportivos, previa comunicación

al Director de carrera explicando los motivos de la interrupción. En el caso de que los C. Deportivos consideraran anormal la peor puntuación, podrán escoger como puntuación de referencia la que les parezca más idónea de entre las otras cuatro peores puntuaciones.

9.7. Parque cerrado.

Los vehículos sólo estarán sujetos a parque cerrado a final de cada etapa, 30 minutos después de la entrada del último vehículo participante. Los parques de reagrupamiento, serán cerrados, si bien los vehículos que necesiten asistencia técnica podrán salir del mismo a un lugar asignado por la organización para repararse. No penalizara la llegada por adelanto en los parques de reagrupamiento y en el parque de final de etapa.

9.7.1. Los vehículos deberán observar las siguientes normas:

Toda reparación o repostaje está estrictamente prohibido bajo pena de exclusión.

Si los comisarios del parque consideran que el estado de un vehículo no es compatible con su uso en carretera informarán inmediatamente al Director de carrera, quien ordenará su reparación.

En este caso los minutos empleados para la reparación serán considerados como minutos de retraso en recorrer la sección. Después de reparar los equipos pueden tomar una nueva salida con nuevo tiempo.

9.7.2. Como excepción, y bajo el control de un comisario, un equipo puede en un parque cerrado:

Cambiar con los medios de a bordo un neumático pinchado o deteriorado.

Cambiar un parabrisas con ayuda exterior.

Estas reparaciones deben hacerse antes de que acabe el tiempo para tomar la salida, en caso contrario el sobrepasar esta hora entrañara penalizaciones de retraso.

9.7.3. Después de aparcar su vehículo en el parque cerrado los equipos deberán abandonar el mismo. Y ningún miembro del equipo podrá volver a entrar.

9.7.4. En el interior de un parque cerrado se puede arrancar un vehículo con la ayuda de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser efectuada por miembros del equipo, esta batería no podrá ser transportada en el interior del vehículo.

9.7.5. Toda infracción a las normas de parque cerrado entrañará la exclusión del equipo.

VI - VERIFICACIONES

Art. 10 : VERIFICACIONES

A) VELOCIDAD:

10.1. Se recomienda la presentación del pasaporte FIA del vehículo.

10.1.2. Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de tipo totalmente general (control de licencias, de la marca y modelo del vehículo inscrito, elementos de seguridad básicos, conformidad con el código de circulación, etc.)

Se procederá a:

- Identificación del equipo: se deberán presentar dos fotos tamaño carné.
- Identificación del vehículo, el chasis y bloque motor podrán ser objeto de marcado o precintado.

10.1.3. Para tomar la salida los vehículos deben estar equipados con un extintor (mínimo 3 Kg.) homologado F.I.A.

10.1.4. En cualquier momento, durante el Rally se podrán efectuar verificaciones itinerantes ya sea sobre el equipo o sobre el vehículo, el equipo es el responsable de la conformidad de su vehículo durante toda la duración del Rally, bajo pena de exclusión.

10.1.5. Se podrán instalar marcas de precintaje, siendo responsabilidad del equipo su protección durante toda la duración del Rally. Si desapareciera una marca, el equipo sería penalizado con la exclusión.

10.1.6. Todo fraude constatado y especialmente marcas de identificación presentadas como originales que se hubieran retocado, entrañará la exclusión del equipo y de cualquier otro equipo que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción todo ello sin perjuicio de sanciones mas graves que pudieran ser solicitadas a su ADN.

10.1.7. Los siguientes documentos deberán presentarse en las verificaciones:

- Licencias de piloto y copiloto.
- Licencia de concursante.
- Permiso conducir piloto
- Documentación del vehículo
- Seguro del vehículo
- Carta de identidad con fotos del equipo.
- ITV en vigor
- Autorización para competir en España para equipos no comunitarios

10.2. Verificaciones finales.

10.2.1. A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado, procediéndose a verificar:

- Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
- Si existe motivo para aplicar alguna penalización.

10.2.2. La ausencia de una de las marcas de identificación llevará consigo la exclusión de la prueba.

10.2.3. Una verificación técnica completa podrá ser llevada a cabo a criterio de los Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación.

10.2.4. En el caso de que la verificación fuera promovida por una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza complementaria, quien deberá depositarla por adelantado, si la reclamación tuviera fundamento esta fianza sería devuelta al reclamante y cargada al reclamado.

10.2.5. Todos los vehículos serán objeto de una verificación final. Los apartados a verificar serán los que se detallen y publicados en el tablón oficial de anuncios.

10.2.6. Todo vehículo no conforme con el anexo "J" ó "K" del CDI y a la reglamentación aplicable será excluido de la prueba.

10.2.7. Los vehículos verificados deberán volver al parque cerrado.

10.3 Neumáticos

Neumáticos 'Dunlop Racing' modelo R04 y R08, conforme a las especificaciones del Anexo K del CDI para el período del vehículo.

Neumáticos homologados con los distintivos «E» o «DOT» por ejemplo (michelin TB 15 o TB 5) (Yokohama A 48, o A 32) etc (excluyendo específicamente aquellos marcados como «Not for highway use» o «For racing only» a excepción de los 'Dunlop Racing' R04 y R08 mencionados

anteriormente).

Los neumáticos de lluvia son libres.

B) REGULARIDAD

El I Rally de España Histórico es prueba puntuable para el **Trofeo de España de Regularidad** del Real Federación Española de Automovilismo, por lo tanto el Reglamento es el de la RFEdA.

10.3.1 Todo equipo que tome parte en el Rally deberá pasar unas verificaciones administrativas de acuerdo con el programa. Las verificaciones antes de la salida serán de tipo general (modelo del vehículo, año de construcción conformidad del vehículo con el código de circulación del país, etc.)

Los siguientes documentos serán verificados:

- Pasaporte técnico del vehículo de la RFEdA
- Permiso conducir y licencia de piloto y copiloto
- Documentación del vehículo
- Seguro del vehículo
- ITV en vigor

Se controlarán las medidas de seguridad del vehículo (cinturones, neumáticos...), exigiéndose un extintor de al menos 2 Kg., y un cortacorrientes

10.3.2. Instrumentación

Quedan permitidos todos los aparatos electrónicos de medición de distancia.

10.3.3. Verificaciones finales.

A la llegada del Rally, los equipos deben poner sus vehículos a disposición de los comisarios para una verificación final.

VII-RECLAMACIONES / RESULTADOS / PREMIOS

Art. 11 : RECLAMACIONES Y APELACIONES

11.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el C.D.I. (art. 171 y siguientes)

11.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y dirigida al Director de Carrera, adjuntando la suma de 2.500 Euros que no será devuelta si la reclamación es infundada. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes de un vehículo se deberá depositar una fianza complementaria que será determinada por los C. Deportivos.

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

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

11.5. Los concursantes tienen el derecho de apelación según las indicaciones del art. 180 y siguientes del C.D.I. Los derechos de apelación se fijan en 2.500 Euros.

11.6. Los Comisarios “Relaciones con Concurstantes” serán los encargados de canalizar ante los Comisarios Deportivos las aclaraciones o reclamaciones verbales de los participantes al final de

cada etapa. Los Comisarios Deportivos tienen la obligación de escuchar la reclamación, estudiarla y emitir una resolución justificada antes del comienzo de la siguiente etapa.

11.7. Las reclamaciones sobre la clasificación final de Rally se efectuarán y resolverán en el plazo de 30 minutos desde la publicación de la clasificación provisional hasta su elevación a definitiva.

11.8. Si el participante no está de acuerdo, puede presentar una apelación por escrito y con caución económica ante la Real Federación Española de Automovilismo siguiendo el proceso indicado en la ley.

Art. 12 : CLASIFICACIONES

Procedimiento para establecer las clasificaciones:

A) VELOCIDAD

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.

B) REGULARIDAD

El orden de clasificación se realizará en función de la suma de puntos, más las penalizaciones, y de menos a más, declarándose ganador de la prueba el que menos puntos haya acumulado.

En caso de empate entre dos o más vehículos, será proclamado vencedor de la prueba, el participante que haya obtenido un menor número de puntos en los tramos cronometrados, y de persistir el empate, el que haya tenido mayor cantidad de mejores clasificaciones en los tramos cronometrados.

C) PUBLICACIÓN DE RESULTADOS

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

*Clasificaciones parciales oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del Rally durante el desarrollo de una etapa.

*Clasificaciones oficiosas: Clasificaciones publicadas al final de una etapa.

*Clasificación final provisional: Clasificación publicada por la dirección del Rally al final del mismo

*Clasificación Final Oficial: Clasificación aprobada por los C. Deportivos.

En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como toda penalización que se exprese en tiempo.

Art. 13 : PREMIOS Y TROFEOS

A) Velocidad

13.1. Clasificación general:

Los tres primeros Scratch (piloto y copiloto) Trofeo.

Los tres primeros de cada clase (piloto y copiloto) Trofeo.

13.2. Clasificación de damas:

El mejor equipo femenino en la clasificación general recibirá la Copa de Damas. Solo un equipo femenino completo puede optar a la Copa Damas.

B) Regularidad

13.3. Clasificación general:

Los tres primeros Scratch (piloto y copiloto) Trofeo.

Los tres primeros de cada clase (piloto y copiloto) Trofeo.

13.4. Clasificación de damas:

El mejor equipo femenino En la clasificación general recibirá la Copa de Damas. Solo un equipo femenino completo puede optar a la Copa Damas

13.5. Entrega de Trofeos

El lugar y la hora de la entrega de Trofeos se efectuará al final de la Cena fin de fiesta en Segovia a las 20:30 horas del día 23/05/2009.

ANEXO I—TERMINOLOGIA

Etapa

Cada una de las partes del Rally separadas por una parada mínima de 4 Horas

Tramo cronometrado

Prueba sobre carretera cerrada al tráfico

Sector de enlace

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados “Enlaces”

Sección

Todas las partes de un Rally comprendidas entre:

- la salida y el primer reagrupamiento
- dos reagrupamientos sucesivos
- el último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del Rally.

Reagrupamiento

Parada prevista por los organizadores en régimen de parque cerrado con un control horario a la entrada y otro a la salida, con el objeto de, por una parte, seguir el programa del Rally, y por otra, permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera, El tiempo de parada puede variar de un caso a otro.

Parque cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en el reglamento particular del Rally.

Anexo

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

Los anexos deben estar fechados y numerados

Carnet de ruta

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

ANEXO II- RELACIONES CON LOS CONCURSANTES

La organización del Rally designará a una o varias personas que estarán debidamente identificadas como “Relaciones con Concursantes”.

Su misión será informar de las decisiones de la organización (modificaciones de horarios, itinerarios, nuevos anexos...) y de recabar las cuestiones, preguntas y reclamaciones de los concursantes, así como canalizar estas últimas ante los comisarios deportivos y cronometradores.

Podrá ser localizado en:

- En las verificaciones técnicas
- En la secretaría de la prueba
- En la salida de la prueba
- En los reagrupamientos
- En los parques de fin de etapa
- En el parque cerrado de fin de Rally (en la medida de sus posibilidades, dependiendo del tiempo)
- A través de su teléfono móvil

Los “relaciones con Concursantes” no pueden tomar decisiones inherentes a los Comisarios Deportivos ni paralizar una reclamación oficial ante ellos.

Su labor es meramente mediadora y aclaratoria.

ANEXO III- ASISTENCIAS Y OUVRIEURS

. Los vehículos de asistencia están permitidos, y podrán circular por la misma ruta del rally, excepto en los tramos cronometrados cuando estos estén cerrados al tráfico. Podrán atender a los vehículos participantes en cualquier punto, siempre y cuando no entorpezcan la normal circulación del resto de tráfico rodado, y respeten el Código de la Circulación vigente, aconsejando la organización que su labor se desarrolle en los puntos indicados por la misma. Los participantes son responsables de las infracciones cometidas por sus asistencias.

. “Ouvreurs” (ojeadores) estan totalmente prohibidos.