



11,12 y 13 de Diciembre de 2009

RALLYE
CLASICOS

Reglamento Particular



PROGRAMA – HORARIO

FECHA	HORA	PROGRAMA	LUGAR
11/06/2009	10:00	Apertura de inscripciones	Automóvil Club del Norte
01/12/2009	22:00	Cierre de inscripciones	"
08/12/2009	21:00	Publicación Lista de Inscritos	"
11/12/2009	10:00 a 12:00	Verificaciones Administrativas y entrega de documentación	El Sardinero Santander
	10:00 a 12:00	Verificaciones Técnicas:	"
	12:30	Publicación Autorizados a tomar la salida	"
	13:00	Hora límite de presentación en el parque	"
	13:30	Salida 1 ^{er} participante 1 ^a Etapa	"
	19:52	Llegada 1 ^{er} participante 1 ^a Etapa	Alto Peña Cabarga
12/12/2009	8:30	Salida 1 ^{er} participante 2 ^a Etapa 2 ^a Sección	Hotel Villa Pasiega
	12:55	Llegada 1 ^{er} participante 2 ^a Etapa 2 ^a Sección	Paseo Marítimo San Vicente de la Barquera
	14:55	Salida 1 ^{er} participante 2 ^a Etapa 3 ^a Sección	"
	20:55	Llegada 1 ^{er} participante 2 ^a Etapa 4 ^a Sección	Hotel Villa Pasiega
	21:00	Fin del Rallye	Hotel Villa Pasiega
	21:30	Publicación de resultados	"
	22:00	Cena Fin Rallye	"
13/12/2009	08:30	Salida 1 ^{er} participante prueba de exhibición	Alto Peña Cabarga
	10:00 a 12:30	Prueba de exhibición	Parque de Cabarceno
	13:30	Entrega de Trofeos	Palacio de la Magdalena

TABLON OFICIAL DE AVISOS

Internet: <http://www.fcta.es/>

SECRETARIA PERMANENTE DEL RALLYE

Teléfonos de contacto: 661494608 – 657795433

Fax: 942058607

E-mail: rutascantabras@fcta.es

Los participantes deberán estar en contacto con la Secretaría Permanente del Rallye con el fin de tener conocimiento de la publicación de eventuales boletines de información.

I - ORGANIZACION

1.1. Definición

El Automóvil Club del Norte organiza el II Rallye Rutas Cántabras de vehículos clásicos que se celebrará los días 11, 12 y 13 de Diciembre de 2009

Este Rallye se disputará de acuerdo con lo dispuesto en las Prescripciones del Reglamento General de Cantabria, el Reglamento del Campeonato de Cantabria de Clásicos, en lo que sea de aplicación, y el presente Reglamento Particular.

El C.D.I. y sus anexos serán de aplicación en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

Nº visado F.Ct. de A.: --/2009

Fecha: 17 de septiembre de 2009

1.2. Comité de Organización

Automóvil Club del Norte

1.3. Oficiales del Rallye

COMISARIOS DEPORTIVOS

Presidente:	D. Emilio Canosa Maldonado.	Lic. COACT:
	Doña Cristina Güemes Mena	Lic. COACT: CDA- 007
	D. Juan José Bustos Garrido	Lic. COACT:
DIRECTOR DE CARRERA:	Doña Rosario Miguel Ruiz	Lic. COACT: DCA- 043
DIRECTORES ADJUNTOS:	D. José M. Díaz Sañudo	Lic. COACT: DCA- 006
	D. José M ^a Beascoechea Reyes	Lic. COACT: DCA- 011
Responsable de Seguridad:	D. Gregorio Tudanca Cuevas	Lic. COACT: DCA- 004
Responsable Relaciones con los Concursantes:	Doña Isabel Irazu Corvo	Lic. COACT: SCA- 005
SECRETARIO:	D. Juan Sánchez Gutiérrez	Lic. COACT: SCA- 002

COMISARIOS TECNICOS:

Presidente:	D. Baldomero Corona Arenal	Lic. COACT: OCA- 044
	D. Juan Sánchez Aparicio	Lic. COACT: OCA- 003
	D. Miguel Arbelo	Lic. COACT:
Responsable con la prensa:	D. Marcelo Carbone	
Jefe servicios médicos:	Dr.....	

1.4. Identificaciones

Las identificaciones de los oficiales en funciones son:

.....

II - MODALIDADES GENERALES

2. Descripción

2.1. Distancia total del recorrido:	608,82 Km.
2.2. Número total de T.C.:	17
2.3. Distancia total de los T.C.:	183,56 Km.
2.4. Número de secciones:	4
2.5. Número de etapas:	2

III - VEHICULOS ADMITIDOS

3.1. Para ser admitidos a participar en el rallye los vehículos deberán **estar matriculados y cumplir las normativas vigentes para su circulación por las vías públicas.**

3.2. Serán admitidos todos los vehículos de competición homologados en los grupos 1, 2, 3, 4, y 5 entre el 1 de enero de 1.950 y el 31 de diciembre de 1.984 y los homologados, en su día, como grupo "B".

3.3. También se admitirán los fabricados posteriormente, siempre que conserven las mismas características y especificaciones, tanto mecánicas como de carrocería, que los homologados anteriormente.

3.4. La Organización se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar, vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad, previa solicitud.

IV – PARTICIPANTES ADMITIDOS.-

4.1. Podrán participar en el rallye, todos los titulares de licencia válida en vigor de conductor o de navegante, en su caso.

4.2. Puntuaran para la clasificación de Pilotos los titulares de licencia de conductor y formalicen su inscripción como primer conductor.

4.3. Puntuarán para la clasificación de Copilotos los titulares de licencia de navegante o licencia de conductor, que formalicen su inscripción como segundo conductor.

4.4. Los dos miembros del equipo podrán conducir en el transcurso de la prueba y para ello, deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada expedida por la F.Ct. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

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

4.6. No se establece un número mínimo de participantes que tomen la salida, para que la prueba pueda celebrarse.

V - SOLICITUD DE INSCRIPCION – INSCRIPCIONES

5.1. **Las solicitudes de inscripciones deberán realizarse on-line o enviarse a:**

Automóvil Club del Norte

Al correo electrónico: [rutascantabras@fcta.es](mailto:rutas Cantabras@fcta.es)

O al fax: 942 058 607

5.2. El cierre de las inscripciones tendrá lugar a las 20:00 horas del martes 1 de Diciembre de 2009.

5.3. La inscripción se realizará mediante el boletín el colgado en las páginas Web del Rally, y su formato no podrá ser modificado en ninguno de sus aspectos.

5.4. Los detalles relativos al copiloto pueden ser completados hasta el momento de las verificaciones administrativas.

5.5. El Comité organizador se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.2. del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallies de Asfalto.

5.6. El número máximo de inscritos se fija en **100 vehículos**.

5.7. Por el hecho de la inscripción, queda establecido un contrato entre el concursante y el comité organizador, que obliga a éste a cumplir las condiciones de la inscripción y al concursante a tomar parte en la competición, sometiéndose él y todos los miembros de su equipo a las jurisdicciones deportivas establecidos en el C.D.I. y en el presente reglamento.

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

5.9. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo podrá ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores, antes del comienzo de las verificaciones.
- Los Comisarios Deportivos, desde el comienzo de las verificaciones y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

5.10. Solamente la F.Ct. de A. podrá autorizar el cambio del concursante o de los dos miembros del equipo.

5.11. Los concursantes que, por causas de fuerza mayor (avería, enfermedad, etc.), no puedan participar, están obligados a comunicarlo a la organización con la máxima antelación posible, y por escrito. En caso contrario, se multará con el 50% de los derechos de inscripción de la prueba.

5.12. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- A Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- A todos los inscritos, en caso de que la prueba no se celebrara.

5.13. No se admitirán inscripciones en las que el conductor o concursante figuren expresados como XX.

5.14. Los derechos de inscripción se fijan en las cantidades establecidas en el boletín de inscripción.

5.15. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción.

VI - REGLAMENTO PARTICULAR

6.1. Modificaciones del Reglamento Particular

6.1.1. Las disposiciones de este Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los Artículo 66 y 141 del C.D.I. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada, por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular.

6.1.2. Estos complementos serán expuestos en la Secretaría del Rallye, y en el(los) tablón(es) oficial(es) de avisos. También serán comunicados directamente a los participantes que deberán firmar un acuse de recibo, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rallye.

6.1.3. Todo complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones técnicas deberá recibir, por escrito, la aprobación de la F.Ct. de A. Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial.

6.1.4. Todo complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser previamente aprobado por los Comisarios Deportivos.

6.2. Aplicación e interpretación del Reglamento.

6.2.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de los reglamentos durante el desarrollo del Rallye. No obstante, deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de estas normas.

6.2.2. Toda reclamación contra estas decisiones será transmitida a los Comisarios Deportivos, directamente o a través del encargado de las relaciones con los concursantes, para su estudio y decisión (Artículo 171 y siguientes del C.D.I.)

6.2.3. Asimismo, todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Artículo 141 del C.D.I.)

6.2.4. Para la exacta interpretación de este texto, se aplicarán las definiciones siguientes:

- "Concursante", utilizada para designar a una persona física o jurídica, titular de una licencia de concursante expedida por la F.Ct. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.
- "Equipo", utilizada para el piloto y copiloto.

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

6.2.6. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o por los miembros del equipo, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que puede llegar a la EXCLUSION.

VII - LIBRO DE RUTA (Road-Book)

7.1. La Entidad Organizadora pondrá 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.

7.2. Todos los equipos deberán seguir obligatoriamente el itinerario marcado en el Libro de Ruta, bajo pena de exclusión.

VIII - CARNET DE CONTROL

8.1. A la salida del Rallye los participantes recibirán un Carnet de Control en el que figurarán los tiempos impartidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios.

8.2. El carnet deberá ser entregado al control de llegada de cada sección siendo sustituido en el momento de la salida por otro nuevo.

8.3. El equipo es el único responsable de su carnet de control.

8.4. 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.

8.5. Toda rectificación o modificación hecha sobre el carnet de control, que no esté refrendada por el Comisario responsable del puesto de control, entrañará la exclusión.

8.6. La falta de cualquier visado o la no entrega del carnet de control a cada uno de los puestos de control, reagrupamiento o a la llegada entrañará la exclusión.

8.7. La presentación del carnet de control en los diferentes controles y la exactitud de las anotaciones quedan bajo la única responsabilidad del equipo.

8.8. Corresponde, pues, 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.

8.9. Solamente el Comisario está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control, manualmente o bien por medio de un aparato impresor.

IX - PLACAS Y NUMEROS DE COMPETICION

- 9.1. La Organización entregará a cada equipo dos placas con el número que le haya correspondido en el Rallye. Dichas placas, deberán colocarse en lugar visible en el exterior, en la parte delantera y trasera del vehículo.
- 9.2. En ningún caso las placas podrán ocultar la matrícula del vehículo. Por otra parte, la pérdida de las placas del vehículo durante el transcurso de la prueba supondrá penalización.
- 9.3. Los números de color negro sobre fondo blanco, irán colocados sobre la puerta delantera del vehículo, penalizando igualmente su pérdida.
- 9.4. El participante es responsable de sus placas y números hasta el final de la prueba, así como de las consecuencias que pudiera ocasionar el circular sin las mismas, incluida su exclusión.
- 9.5. Sobre las dos aletas delanteras figurará la reproducción de la bandera nacional del o de los pilotos que conduzcan el vehículo así como sus nombres. La altura mínima de reproducción de la bandera y de las letras de los nombres será de 4 cm.
- 9.6. El nombre del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo. Las letras del nombre del piloto y copiloto deben ser blancas, de 6 cm. De altura y en carácter Arial Mayúscula. En caso de rotura del cristal, la multa por falta de nombres del equipo no será aplicada.
- 9.7. Los parabrisas y demás superficies acristaladas deberán quedar libres de toda inscripción, a excepción de una banda que tenga una altura máxima de 10 cm. en la parte superior del parabrisas y, a condición de que la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una altura máxima de 8 cm. sobre la luneta trasera. (Art. 211 CDI.)

X - OFICIALES DE LAS PRUEBAS

- 10.1. El cuadro de Oficiales deberá ser nombrado de acuerdo con lo establecido en Artículo 11 del Reglamento General de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria y será requisito imprescindible para la aprobación del mismo que cuente como mínimo con tres Comisarios Deportivos, dos Comisarios Técnicos, el Director de Carrera, un Director Adjunto y el Secretario de Carrera, con licencias vigentes, cuyo número figurará a continuación de su nombre.
- 10.2. Los Cronometradores, en número necesario según la estructura del rallye, estarán también en posesión de la licencia correspondiente, debiendo designarse un Jefe de Tramo en cada uno de los Tramos Cronometrados del Rallye.

XI - SEGUROS

11.1. Responsabilidad civil:

- 11.1.1. Los derechos de inscripción incluyen la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del concursante frente a terceros, dentro de la póliza global contratada a tal efecto por la Federación Cántabra de Automovilismo, con las siguientes coberturas:

Para Daños Corporales 70.000.000.- €.

Para Daños Materiales 15.000.000.- €..

(Según Ley 21/2007 – R.D. 1507/2008).

11.1.2. El seguro entrará en vigor desde la entrada en el parque de salida y cesará al final del rallye o en el momento del abandono o exclusión la carrera.

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

11.1.4. En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

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

11.1.6. Independientemente de dicho seguro de Responsabilidad Civil, los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar por su cuenta y a su conveniencia los seguros individuales que estimen oportunos. Los concursantes y conductores, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la Entidad y los Organizadores de la prueba y renuncian a formular reclamación alguna sobre los mismos.

11.2. Daños propios:

11.2.1. Los daños personales de los participantes estarán cubiertos por la póliza de seguro que ampara a los titulares de licencia federativa, con una cobertura mínima exigida por el R.D. 849/1993 de 4 de junio.

XII – PUBLICIDAD

12.1. Está permitido a los concursantes colocar libremente todo tipo de publicidad en sus vehículos, siempre y cuando:

- Sea autorizada por las leyes nacionales, los reglamentos de la FIA y de la F.Ct. de A.
- No sea contraria a los buenos modos y costumbres.
- No invada los espacios reservados a las placas del rallye y los paneles de competición.
- No impida la visión del equipo a través de los cristales.

12.2. Los espacios publicitarios que se encuentran arriba y/o abajo de los números en los paneles de competición, así como otros espacios apropiados en las placas del Rallye están reservados para la publicidad de los Organizadores.

12.3. En los paneles de los números de competición, la publicidad se insertará en una superficie que tenga una altura de 14 cm (ó 2x7 cm de alto) arriba y/o abajo de los números.

12.4. Cualquier otra publicidad propuesta por el Organizador sólo podrá ser facultativa. Su rechazo podrá entrañar como máximo, un aumento del doble de los derechos de inscripción previstos para los equipos que acepten dicha publicidad facultativa.

12.5. Los concursantes que acepten la publicidad facultativa de los Organizadores deberán reservar los emplazamientos que se indicarán en el Reglamento Particular del Rallye o en un complemento publicado como máximo 10 días antes de la salida de la prueba.

12.6. Una publicidad facultativa de una Marca de automóviles, de neumáticos, de carburante o de lubricantes, no podrá ser objeto de derechos suplementarios para el concursante que la rechace.

12.7. Los participantes que acepten la publicidad propuesta por el Organizador, deberán reservar los espacios descritos a continuación:

.....

.....

(junto al espacio, debe figurar el nombre de la marca que se publicita. Este nombre puede ser comunicado por un complemento posterior).

XIII - VERIFICACIONES

13.1. Todos los equipos participantes en el Rallye se deberán presentar al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) previstas de acuerdo con el programa del Rallye.

13.2. El horario de esta verificación es el que figura en el Programa Horario.

13.3. La salida será denegada a los equipos que se presenten a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) fuera de los plazos previstos en el Programa Horario del Rallye, salvo en caso de fuerza mayor aceptado por los Comisarios Deportivos. En este caso podrá ser aplicada una penalización de 60 €.

13.4. Será obligatoria una verificación administrativa, antes de la salida que controle:

- Documentación y seguro del vehículo.
- La marca, modelo del vehículo y fecha de homologación.
- Licencia del Concurante.
- Licencias de los participantes, así como el carnet de conducir del Conductor.

13.5. Las verificaciones técnicas efectuadas antes de la salida serán de tipo totalmente general controlándose:

Velocidad:

- Monos ignífugos, ropa interior ignífuga, botines, guantes de piloto y cascos de los componentes del equipo, según el anexo L del C.D.I.

- Medidas de seguridad del vehículo actualizadas u homologadas en su día y que sean aceptadas por los Comisarios Deportivos tras escuchar informe de los Técnicos.

Regularidad:

- Arco de Seguridad; Arnés; Bacquets (en caso de sustituir los asientos); Extintor (mínimo de 2 Kgs.); Cortacorrientes y Casco (homologado FIA). Es recomendable el uso de monos ignífugos.
- En regularidad baja el arco de seguridad es recomendable pero no obligatorio

Cualquier otra comprobación ordenada por el Colegio de Deportivos.

13.6. El equipo deberá presentar la ficha de homologación del vehículo y las eventuales fichas anexas. En caso de no presentación de estos documentos, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una penalización que puede llegar a la no autorización para tomar la salida.

13.7. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un vehículo con la reglamentación técnica y/o de seguridad, le podrá ser concedido por los Comisarios Deportivos, un plazo de tiempo, para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

13.8. La salida será denegada a todo vehículo no conforme.

13.9. Un vehículo podrá no ser autorizado a tomar la salida, si, a juicio de los Oficiales de la prueba, no ofreciera garantía suficiente para su seguridad de marcha.

13.10. En cualquier momento durante el transcurso del rallye, se podrán realizar verificaciones complementarias, tanto en lo referente a los pilotos, como al vehículo. Durante todo el rallye, el concursante es responsable de la conformidad técnica del vehículo, bajo pena de EXCLUSION.

Control final

13.11. A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a un control rápido para verificar:

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

XIV - PARQUE CERRADO

14.1. Generalidades.

14.1.1. Durante el régimen de parque cerrado, está prohibido bajo pena de EXCLUSION, hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

14.1.2. Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

- Desde su entrada en un parque de salida, de reagrupamiento, o de fin de etapa hasta su salida de los mismos.
- Desde su entrada en una zona de control hasta su salida de la misma.
- Desde su llegada al final del rallye hasta que acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos.

14.1.3. En el parque cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales del rallye que tengan una misión en el mismo.

14.1.4. Para salir de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un parque de reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

14.1.5. Solamente los oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de salida, de un control horario, de reagrupamiento o de etapa. Esta maniobra comportará una penalización de 30 puntos, que no será tenida en cuenta para el plazo de eliminación de carrera.

14.1.6. En el interior de un parque cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

14.2. Reparación en el parque cerrado.

14.2.1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que puede afectar a la seguridad de la circulación por carretera, este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un Comisario Técnico.

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

14.2.3. Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control de un Comisario autorizado o de un Comisario Técnico, está permitido al equipo, dentro de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa:

- Cambiar con los medios de a bordo, un neumático pinchado o deteriorado.
- Proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

14.2.4. Si para reemplazar el parabrisas es necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el Artículo 14.2.2.

14.2.5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario el sobrepasar esta hora entrañará una penalización en las mismas condiciones que las previstas en el Artículo 14.2.2.

14.2.6. Después de haber aparcado su vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente el parque cerrado; a partir de este momento, la entrada al mismo estará prohibida a los miembros del equipo.

XV - RECORRIDO Y CIRCULACIÓN

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

15.2. Circulación.

15.2.1. 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.

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

15.2.3. En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en el Reglamento Particular del Rallye, 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 suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la identidad del piloto, el lugar y la hora.
- Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

15.2.4. 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.

15.2.5. 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.

XVI – SALIDA

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

16.1.1. Los participantes o persona designada al efecto por los concursantes, deberán depositar sus vehículos en el mencionado parque, de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular del rallye.

106.1.2. Entrar con un retraso máximo de 15 minutos en el parque de salida entrañará una penalización de 60 €.

16.1.3. Si el retraso es superior a 15 minutos, los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida a los participantes retrasados, salvo causa de fuerza mayor aceptada por los Comisarios Deportivos.

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

16.3. La hora exacta de salida figurará en el *Carnet de Control* de cada equipo.

16.4. Todo retraso imputable al equipo en su presentación a la salida del Rallye, de una etapa o de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado) será penalizado a razón de 10 puntos 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.

16.5. Si los equipos, que disponen de 10 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 *Carnet de Control*.

16.6. El intervalo previsto entre vehículos debe ser respetado.

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

16.8. El orden de salida será el siguiente:

- 1º Vehículos de velocidad.
- 2º Vehículos legends.
- 3º Vehículos de regularidad alta.
- 4º Vehículos de regularidad baja.

Dentro de cada serie, el orden de salida se deja a criterio del Organizador.

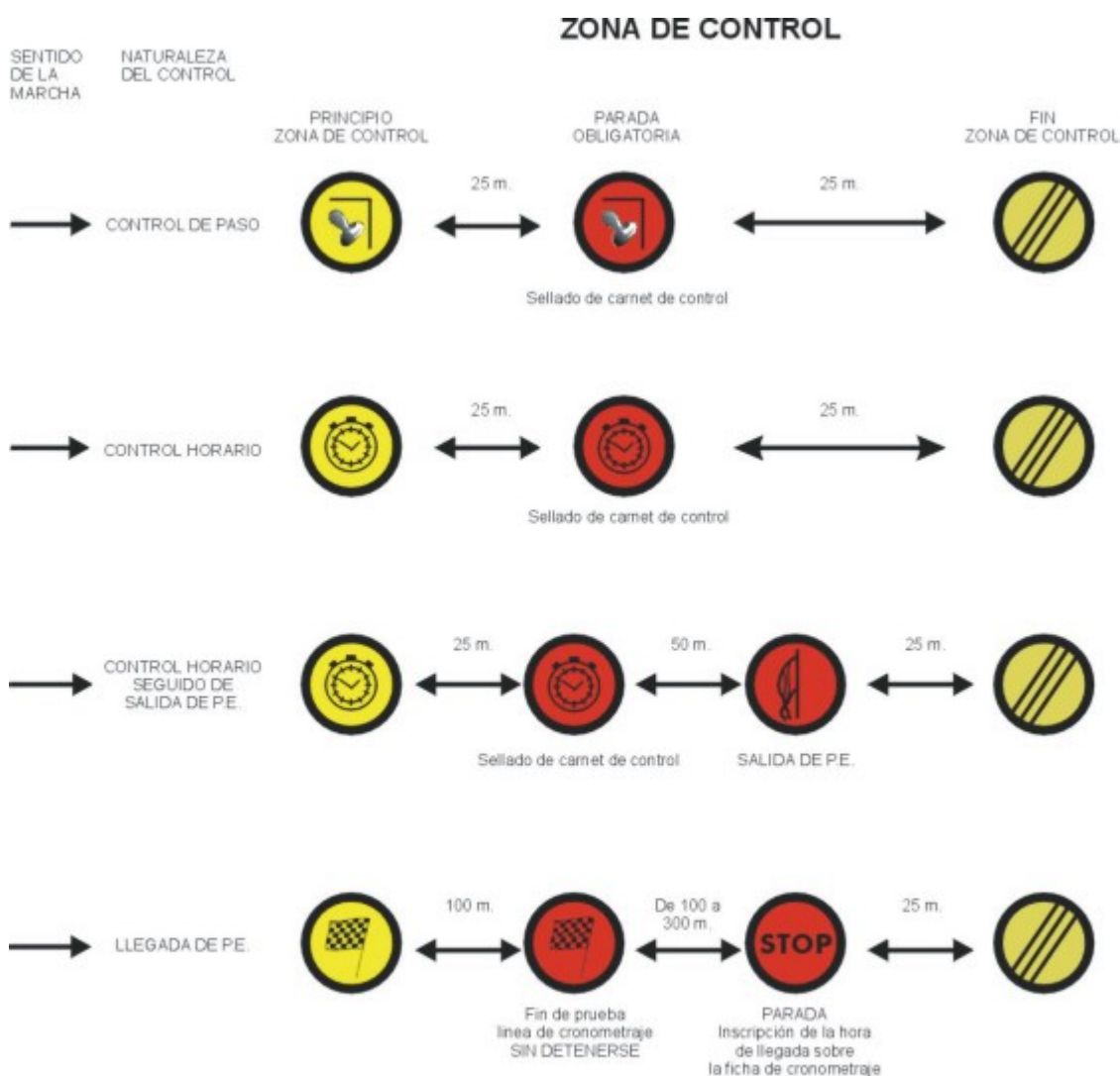
16.9. El orden de salida inicial podrá ser modificado a criterio del Director de Carrera.

XVII - CONTROLES

17.1. Disposiciones generales.

17.1.1. Todos los controles, es decir controles de salida, horarios, de paso, salida y llegada de tramo, stop, controles de reagrupamiento o de neutralización y llegada, serán indicados por medio de paneles estandarizados.

17.1.2. Debe obligatoriamente utilizarse la señalización que figura a continuación:



TODAS LAS DISTANCIAS SON APROXIMADAS

PROHIBIDO REPARACIONES Y ASISTENCIA EN ZONA DE CONTROL

17.1.3. Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como parque cerrado.

17.1.4. La situación del control se indica con una pancarta de fondo rojo.

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

17.1.6. 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.

17.1.7. Los Comisarios del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

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

17.1.9. 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.

17.1.10. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de cualquier Comisario de Ruta responsable de un puesto de control, bajo pena de una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de los Comisarios Deportivos.

17.2. Zona de control.

17.2.1. 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.

17.2.2. No podrá realizarse ninguna reparación ni asistencia en la zona de control, es decir, entre el panel con fondo amarillo y el panel beige con tres barras transversales negras; siendo considerada dicha zona como Parque Cerrado.

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

17.3. Controles de paso.

17.3.1. En estos controles identificados por los paneles indicados en el artículo 17.1.2., 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.

17.4. Controles horarios.

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

17.5. Procedimiento de control.

17.5.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.

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

17.5.3. 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.

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

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

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

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

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

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

17.5.9. 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.

17.5.10. Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

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

17.5.12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y especialmente el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe del Puesto de Control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que impondrán la sanción que proceda.

17.6. Hora de salida de los controles.

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

17.6.2. 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).

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. Además, en caso de pinchazo, será concedido al equipo afectado un tiempo máximo de 5 minutos suplementarios. La nueva hora de salida que le será señalada después de la reparación, deberá respetar el intervalo de tiempo que le corresponda.

Después de haber pasado el Control Horario, el vehículo concursante proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El Comisario de Ruta 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.

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.

17.7. Eliminación de carrera. Exclusión.

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

17.7.2. 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).

17.7.3. 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 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:
 $10' + 10' = 20'$

17.7.4. 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.

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

17.8. **Controles de reagrupamiento.**

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

17.8.2. En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación, únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

17.8.3. 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'

para el vehículo nº 120: 1h 10'

17.8.4. 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.

XVIII – TRAMOS CRONOMETRADOS

18.1. Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad o regularidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará al segundo.

18.2. En el transcurso de los tramos cronometrados, el uso de casco homologado y cinturones de seguridad, es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, bajo pena de EXCLUSION. Para los participantes en velocidad es también obligatorio el uso de vestimenta ignífuga.

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

18.4. 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.

18.5. 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.

18.6. 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 carnet 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". Los últimos 5 segundos los marcará el reloj instalado en la salida.
- Finalizados los 5 últimos segundos, será dada la señal de salida y el vehículo deberá partir sin dilación.

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

18.8. 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.

18.9. 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.

18.10. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop, bajo pena de EXCLUSION. 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.

18.11. A una distancia de 100 a 300 metros después de la llegada, el equipo deberá detenerse en un control (Punto Stop) señalizado por un panel rojo "STOP" con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto y segundo). 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.

18.12. 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 la llegada (Punto Stop): 5 minutos.

18.13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempos.

18.14. Dentro de un tramo cronometrado, está prohibido recibir asistencia.

A propuesta del Director de Carrera, esta infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos con la EXCLUSION del concursante infractor. Esta decisión, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

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

18.16. 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 EXCLUSION a petición del Director de Carrera. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

18.17. Interrupción de un tramo cronometrado.

18.17.1. Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el peor de los tiempos realizados antes de la misma.

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

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

18.17.4. En el caso de que los Comisarios Deportivos consideraran como anormal el peor de los tiempos realizados, podrán escoger como tiempo de referencia el que les parezca más idóneo entre los otros cuatro peores tiempos.

18.17.5. Los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control stop se les anotará en su carnet 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.

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

18.18. Vehículos de seguridad.

18.18.1. Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados "00" y "0". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

18.19. Seguridad de los participantes.

18.20.1. Cada vehículo participante debe transportar un triángulo rojo reflectante que, en caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo a 50 m antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los Comisarios Deportivos.

18.20.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book, debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. Al equipo que no observe esta regla le será impuesta una penalización en metálico a criterio de los Comisarios Deportivos.

XIX - CLASIFICACIÓN

19.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones.

19.1.1. VELOCIDAD. La clasificación se establecerá 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.

19.1.2. REGULARIDAD. La regularidad será por media impuesta ((de 50 – 55 – 60 – 65 - 70 -75 Kms/hora)), la cual será comunicada inmediatamente antes de la salida.

La clasificación se establecerá a razón de un punto por segundo, tanto de adelanto como de atraso, en los controles secretos, a las que se sumarán las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo a razón, también, de un punto por segundo.

19.2. Publicación de resultados.

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

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

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

XX - EMPATE EN UN RALLYE

20.1. Desempate:

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

20.1.2. REGULARIDAD. En caso de empate, será proclamado vencedor el que haya realizado más ceros, si persiste el empate más unos y así sucesivamente.

XXI - RECLAMACIONES Y APELACIONES

22.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional.

22.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 600 €. que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

22.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria.

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

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

22.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 180 y siguientes del C.D.I.

22.7. En caso de surgir diferencias en la interpretación de las prescripciones del presente Reglamento, solamente la F.Ct. de A. está calificada para tomar una decisión.

XXII - TROFEOS

Velocidad:

1º Trofeo

2º Trofeo

3º Trofeo

Regularidad Alta:

1º Trofeo

2º Trofeo

3º Trofeo

Regularidad Baja:

1º Trofeo

2º Trofeo

3º Trofeo