REGLAMENTO DEPORTIVO 2026

CAMPEONATO DE CANTABRIA
RALLYES / RALLYSPRINT

Federación Cántabra de Automovilismo

ÍNDICE

Artículo 1. ORGANIZACIÓN

Artículo 2. DEFINICIÓN DE LAS PRUEBAS

Artículo 3. RECORRIDO Y CIRCULACIÓN

Artículo 4. ASPIRANTES

Artículo 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Artículo 6. COEFICIENTE DE LAS PRUEBAS

Artículo 7. ITINERARIO HORARIO

Artículo 8. LIBRO DE RUTA (RUTÓMETRO)

Artículo 9. CARNET DE CONTROL

Artículo 10. PLAN DE SEGURIDAD

Artículo 11. SALIDA

Artículo 12. PARQUE DE ASISTENCIA

Artículo 13. NEUMÁTICOS

Artículo 14. NORMAS SOBRE CRONOMETRAJE

Artículo 15. TRAMOS CRONOMETRADOS

Artículo 16. CONTROLES

Artículo 17. INSCRIPCIONES / RECONOCIMIENTOS

Artículo 18. REGLAMENTO PARTICULAR

Artículo 19. SEGUROS

Artículo 20. REENGANCHE

Artículo 21. CLASIFICACIONES

Artículo 22. PUNTUACIONES

Artículo 23. PENALIZACIONES

Artículo 24. REPARTO DE TROFEOS

Artículo 1. ORGANIZACIÓN

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

1.2. A las pruebas de este certamen concurren:

- Campeonato de Cantabria de Rallyes.
- Campeonato de Cantabria de Rallysprint.
- Campeonato de Cantabria de Regularidad Sport y Copa 60 (solo en rallyes + rallysprint complementarios).
- Trofeo de Cantabria de Clases (rallyes + rallysprint).
- Trofeo de Cantabria Junior de Rallyes.
- Trofeo de Cantabria Junior de Rallysprint.
- Trofeo de Cantabria de Propulsión.
- Trofeo de Cantabria de Clásicos de Velocidad.
- Campeonato de Cantabria de Escuderías.

Artículo 2. DEFINICIÓN DE LAS PRUEBAS

2.1. Inicio de rallye

Un rallye comienza el día de las verificaciones. La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

2.2. Etapa

Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

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

2.3. Sección

Cada una de las partes de un rallye comprendidas entre:

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

2.4. Tramo Cronometrado

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

2.5. Sector

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados “sectores”, que pueden ser íntegramente “sectores de enlace” o estar compuestos por “tramo cronometrado y sector de enlace”.

2.6. Sector de enlace

Las partes del itinerario que no son utilizadas como tramo cronometrado.

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la FCTA.

Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.

2.7. Reagrupamiento

Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado, con un CH a la entrada y otro a la salida, con el objeto de, por una parte, seguir el programa del rallye y, por otra, permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

2.8. Neutralización

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

2.9. Parque cerrado

Es una zona en la que está prohibida cualquier operación, reparación, comprobación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en el presente reglamento o en el reglamento particular de la prueba.

2.10. Zonas de control

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

2.11. Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en el vehículo.

2.12. Asistencia prohibida

La utilización o recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles, excepto los transportados en el vehículo de competición, o la presencia de personal del equipo.

2.13. Reconocimientos

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

2.14. Final de Rallye

La competición finaliza con la publicación de la clasificación final. La parte competitiva acaba en el último control horario. **IMPORTANTE:** Se recuerda lo establecido en el CDI:

"… En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial…"

2.15. Carnet de Control

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

2.16. Complemento

Documento oficial por escrito que forma parte del reglamento particular del rallye, destinado a modificar, precisar o completar este último.

Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible. Los complementos serán publicados por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la FCTA., salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario o al programa de reconocimientos.

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

Todo complemento deberá ser publicado en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS.

2.17. Comunicado

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

Todo comunicado deberá ser publicado en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS.

2.18. Decisión

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

Toda decisión deberá ser publicada en el TABLÓN OFICIAL DE AVISOS.

Artículo 3. RECORRIDO Y CIRCULACIÓN

3.1. Los equipos deben respetar íntegramente el recorrido indicado en el rutómetro bajo pena de descalificación, salvo casos de fuerza mayor decidida por el director de carrera o los comisarios deportivos. Los equipos deben seguir rigurosamente el recorrido establecido en el rutómetro.

RALLYE

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

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

3.4. La distancia mínima total a recorrer en tramos cronometrados será de 65 Km y la máxima de 200 km.

Los tramos deberán tener una longitud mínima de 6 km y máxima de 25 Km. A petición del organizador y bajo aprobación de la FCTA, la longitud mínima puede ser inferior por causas de fuerza mayor debidamente acreditadas. Un organizador podrá establecer un tramo espectáculo no cronometrado en el inicio de la prueba con una distancia máxima de recorrido de 2,5 km. No se autorizan los tramos de tierra. Podrán no ser autorizados rallyes en los que, la mayor parte de su horario de celebración de tramos cronometrados sea nocturno.

3.5. Los rallyes se celebrarán en sábado (excepto autorización expresa de la FCTA y por causas de fuerza mayor debidamente acreditada). En el caso de que el organizador solicitara la celebración de la prueba en 2 días, deberá adjuntar, además, una propuesta de horarios para su estudio y aprobación si procede.

Disposiciones específicas para los rallyes a celebrar en dos etapas (viernes- sábado o sábado-domingo).

La competición se celebrará en dos etapas. Entre ambas etapas ha de transcurrir un tiempo mínimo de 6 horas. En cada etapa se deberán realizar un mínimo de 2 tramos cronometrados diferentes. Una vez realizada la última asistencia de la 1ª etapa, los vehículos entrarán en un parque cerrado.

Se publicará una clasificación oficiosa de la 1ª etapa que incluirá las penalizaciones. La salida de la 2ª etapa será establecida por la clasificación general hasta ese momento. Los comisarios deportivos a propuesta del director de carrera y a su exclusivo criterio, podrán modificar este orden de salida. Se deberá programar una asistencia de 20 minutos de duración, después de la salida de la 2ª etapa y antes del primer tramo cronometrado de la misma.

3.6. Las especificaciones mencionadas en los apartados anteriores, podrían ser alteradas por causas logísticas, de horarios o de adaptación de recorridos, previo estudio y autorización de la FCTA.

3.7. La media máxima de velocidad en un tramo no podrá ser superior a los 120 km/h tomando este dato de acuerdo a los tiempos que por razón de repetición de ese tramo en años anteriores se haya superado esa media. En ese caso se podrá variar la composición del mismo. Así mismo a la hora de la elaboración del itinerario-horario, será obligatorio evitar en lo posible el mantener cerradas las carreteras durante periodos de tiempo excesivamente largos, buscando la posibilidad de abrir al menos por un tiempo mínimo de 15 minutos.

3.8. En los tramos de enlace los tiempos a invertir irán acorde con las características de las vías por las que los participantes han de circular permitiendo en todo momento el cumplimiento de las normas de circulación vigentes. Durante todo el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente todas las prescripciones del Código de la Circulación. Queda especialmente prohibida la maniobra de cambio de dirección en forma de “Zigzag”, que tiene como finalidad el “calentamiento” de neumáticos.

Todo equipo que infrinja estas prescripciones será sancionado según el siguiente baremo:

- 1ª infracción: una penalización de 300 € o 10 segundos
- 2ª infracción: una penalización de 1 minuto.
- 3ª infracción: descalificación.

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. En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de 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.

3.9. 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.
- Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes en tramo de enlace o tramo cronometrado o impedir que le adelanten.
- Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- Para los participantes reenganchados o en modo "super-rallye" y aquellos participantes de la disciplina legend, no les está permitido adelantar al vehículo que le precede si éste se encuentra disputando el tramo en condiciones normales. En caso de avería manifiesta del vehículo alcanzado, si está autorizado el adelantamiento.
- Cualquier piloto identificado derrapando o "quemando" rueda antes del comienzo de la prueba, durante la prueba (tanto en tramo, parque de asistencia, parque cerrado etc.) y posteriormente a la finalización será automáticamente excluido y no podrá tomar la salida en la siguiente prueba que participe sea la modalidad que sea. En caso de reincidencia le será retirada la licencia.

RALLYSPRINT

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

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

3.12. La distancia de tramos cronometrados estará comprendida entre 25 y 45 km, salvo autorización expresa de la FCTA.

Artículo 4. ASPIRANTES

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

4.2. Los tipos de licencia o permiso requerido son:

	Piloto
Rallye	Piloto (P) Permiso (PPP)* Internacional (IR)* Solo pruebas estatales
Rallysprint Regularidad Legend	Piloto (P) Piloto restringido (PR) Permiso (PPP)* Internacional (IR) Solo pruebas estatales

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

4.3. Los dos miembros del equipo podrán conducir en el transcurso de la prueba si el copiloto está en posesión de la licencia de piloto correspondiente. El deportista en posesión de licencia de piloto que carezca del permiso de

conducir en vigor, no podrá participar en ninguna prueba de ninguna especialidad a excepción de los tramos disputados sobre tierra.

4.4. 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 descalificación.

Artículo 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS

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

5.2. Para ser admitidos a participar en rallyes/rallysprint, todos los vehículos deberán estar matriculados y cumplir los requisitos establecidos por la administración para circular por carreteras abiertas al tráfico y disponer de todas las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, baliza V16, etc.).

Artículo 6. COEFICIENTE DE LAS PRUEBAS

6.1. El coeficiente de cada prueba será otorgado cada año, con la aprobación del Reglamento Particular de acuerdo con la longitud de los tramos cronometrados:

6.2. Se establecen los siguientes coeficientes:

- Rallyes con un mínimo de 65 km cronometrados y un máximo de 85 km → Coeficiente 1
- Rallyes de más de 85 km cronometrados. → Coeficiente 1,5
- Rallysprint → Coeficiente neutro.

Artículo 7. ITINERARIO HORARIO

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

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

Secc	St	CH TC	Descripción	Distancia TC	Distancia Enlace	Distancia Total	Tiempo	Km/h	Hora 1º
SABADO 6 DE SEPTIEMBRE DE 2025									
1ª	1		Entrada P.A. Circuito Karting LaRoca						08:15
	2		P.A. "A" Circuito Karting LaRoca				00:20		
	3	0	Salida P.A. Circuito Karting LaRoca						08:35
		1	Riocorvo		17,30	17,30	00:22	47,18	08:57
	4	Tc.1	MESÓN SAN CIPRIANO	11,89					09:00
		2	Ruilobuca		13,80	25,69	00:37	41,66	09:37
	5	Tc.2	RUILOBA	7,26					09:40
		2A	Entrada reagrupamiento El Remedio – LIANDRES		3,73	10,99	00:17	38,79	09:57
			Reagrupamiento				**00:35**		
2ª	6	2B	Salida reagrupamiento El Remedio – LIANDRES						10:32
			Entrada P.A.		23,11	23,11	00:38	36,49	11:10
	7		P.A. "B" Circuito Karting LaRoca				00:30		
	8	2C	Salida P.A.						11:40
		3	Riocorvo		17,30	17,30	00:22	47,18	12:02
	9	Tc.3	MESÓN SAN CIPRIANO	11,89					12:05
		4	Ruilobuca		13,80	25,69	00:37	41,66	12:42
	10	Tc.4	RUILOBA	7,26					12:45
		4A	Entrada reagrupamiento El Ansar – CARTES		24,26	31,52	00:45	42,03	13:30
			Reagrupamiento				**01:00**		
3ª	11	4B	Salida reagrupamiento El Ansar – CARTES						14:30
		4C	Entrada P.A.		16,82	16,82	00:17	59,36	14:47
	12		P.A. "C" Circuito Karting LaRoca				00:50		
	13	4D	Salida P. A.						15:37
		5	La Busta		5,76	5,76	00:15	23,04	15:52
	14	Tc.5	RUDAGÜERA	10,80					15:55
		6	Mijarojos		10,79	21,59	00:32	40,48	16:27
	15	Tc.6	CARTES	9,54					16:30
		6A	Entrada reagrupamiento Poligono Reocin		1,91	11,45	00:20	34,35	16:50
			Reagrupamiento				**00:30**		
4ª	16	6B	Salida reagrupamiento Poligono Reocin						17:20
		6C	Entrada P.A.		8,80	8,80	00:15	35,20	17:35
	17		P.A. "D" Circuito Karting LaRoca				00:30		
	18	6D	Salida P. A.						18:05
		7	La Busta		5,76	5,76	00:17	20,33	18:22
	19	Tc.7	RUDAGÜERA	10,80					18:25
		8	Mijarojos		10,79	21,59	00:32	40,48	18:57
	20	Tc.8	CARTES	9,54					19:00
		8C	Entrada P.A.		8,01	17,55	00:25	42,12	19:25
	22		P.A. "E" Circuito Karting LaRoca				00:45		
	23	8D	Salida P. A.						20:10
		9	La Busta		5,76	5,76	00:17	20,33	20:27
	24	Tc.9	TRANSPORTES RAMÓN SAEZ	10,80					20:30
		10	Fin de Rallye		12,27	23,07	00:30	46,14	21:00
			TOTALES RALLYE	**90,56**	**199,77**	**290,33**	**31,19 %**	**12:15**	

7.3. El organizador dispone de dos opciones a la hora de realizar los reagrupamientos:

- Reagrupamiento en un emplazamiento independiente, en cuyo caso el tiempo mínimo obligatorio será de 30 minutos
- Englobarlo con el parque de asistencias, respetando siempre los 20 minutos mínimos de asistencia y los 30 minutos mínimos de reagrupamiento.

7.4. El tiempo establecido en el itinerario horario entre pasada y pasada al mismo tramo cronometrado será obligatoriamente de 1 hora como mínimo, para facilitar la actuación de la caravana de seguridad.

Artículo 8. LIBRO DE RUTA (RUTÓMETRO)

8.1. La entidad organizadora deberá poner a disposición de los participantes, legalmente inscritos, un rutómetro, que describa detalladamente el recorrido general, las etapas, secciones y sectores, así como los tramos cronometrados que se establezcan. A la hora de realizar la inscripción los equipos podrán solicitar la entrega física de los libros de ruta. En caso de que un equipo lo solicite y no lo recoja antes del plazo establecido, tendrá una sanción de 20€.

8.2. Es obligatorio que, con una antelación mínima de 15 días al inicio de la prueba, el rutómetro esté disponible en la página web de la prueba y 8 días en papel y encuadernado. En rallyes de más de un día de duración se podrá publicar un único rutómetro para todo el rallye o bien un rutómetro diferente para cada etapa, en cuyo caso deberán ser fácilmente distinguibles los libros de ruta de cada día.

8.3. El rutómetro será impreso en tamaño DIN A5, preferentemente a doble cara y encuadernado con espiral continua en su borde izquierdo para que permita una apertura de 360º y sea resistente a múltiples manipulaciones. Cada página será numerada y su numeración será progresiva dentro de un mismo ejemplar. Se incluirán planos y/o croquis de situación de las ceremonias, zona de asistencia, etc. se recomienda imprimir en color las páginas que contengan fotografías. Será publicado en la web como mínimo un día antes del inicio de los reconocimientos.

8.4. Al principio del rutómetro se deberá incluir unas páginas informativas, en distinto color, que contengan:

- Una referencia para calibrar el cuentakilómetros.
- Una o más páginas explicativas con los símbolos utilizados.
- El itinerario-horario completo.
- Los croquis y/o planos de situación de las ceremonias, zona de asistencia, etc.

8.5. A continuación de los recorridos normales se deberán incluir obligatoriamente los recorridos alternativos o de emergencia.

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

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

8.8. Cada sector comenzará en una página nueva.

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

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

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

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

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

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

8.15. Los puntos de seguridad, así como los puntos de radio, deberán estar incluidos en el rutómetro.

Se deberá incluir asimismo en el rutómetro, si los hubiere, los puntos de repostaje suplementarios.

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

8.17. Los paneles de dirección que no correspondan a la ruta a seguir, pero sí sirvan de referencia, deberán aparecer tachados. En todo caso, los paneles de dirección y/o señales de tráfico reproducidas, deberán corresponder a su emplazamiento exacto sobre la ruta.

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

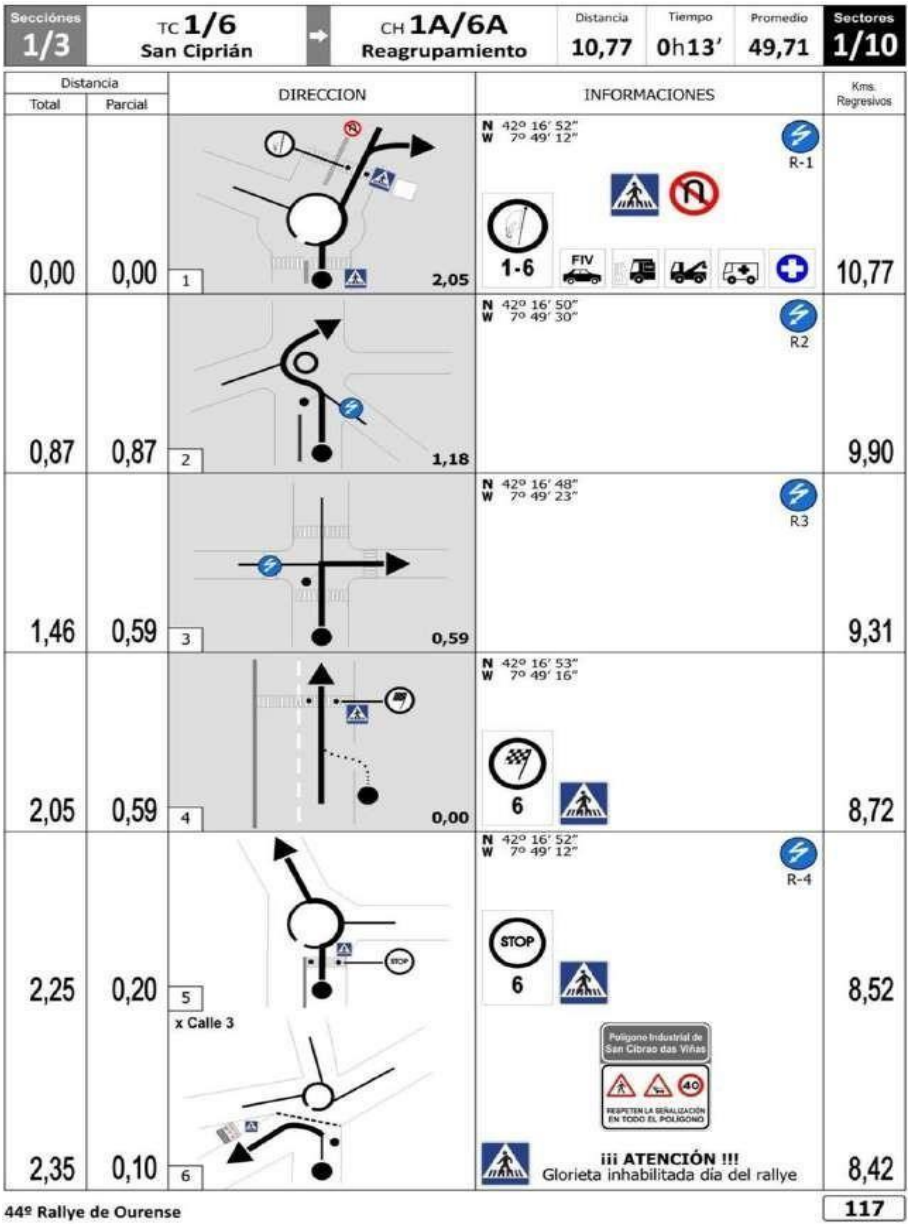
8.19. Se señalarán los lugares que precisen de una atención particular con uno, dos o tres signos de admiración.

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

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

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

8.24. El rutómetro deberá ajustarse al siguiente modelo:



Artículo 9. CARNET DE CONTROL

9.1. A la salida de la prueba los participantes recibirán un carnet de control en el que figurarán los tiempos impartidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios. La hora oficial de la prueba será la indicada 15 minutos antes de su hora de salida.

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

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

9.4. El equipo es el único responsable de su carnet de control. La pérdida, 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 descalificación. 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.

9.5. Toda rectificación o modificación hecha sobre el carnet de control que no esté refrendada por el comisario responsable del puesto de control entrañará la descalificación.

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

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

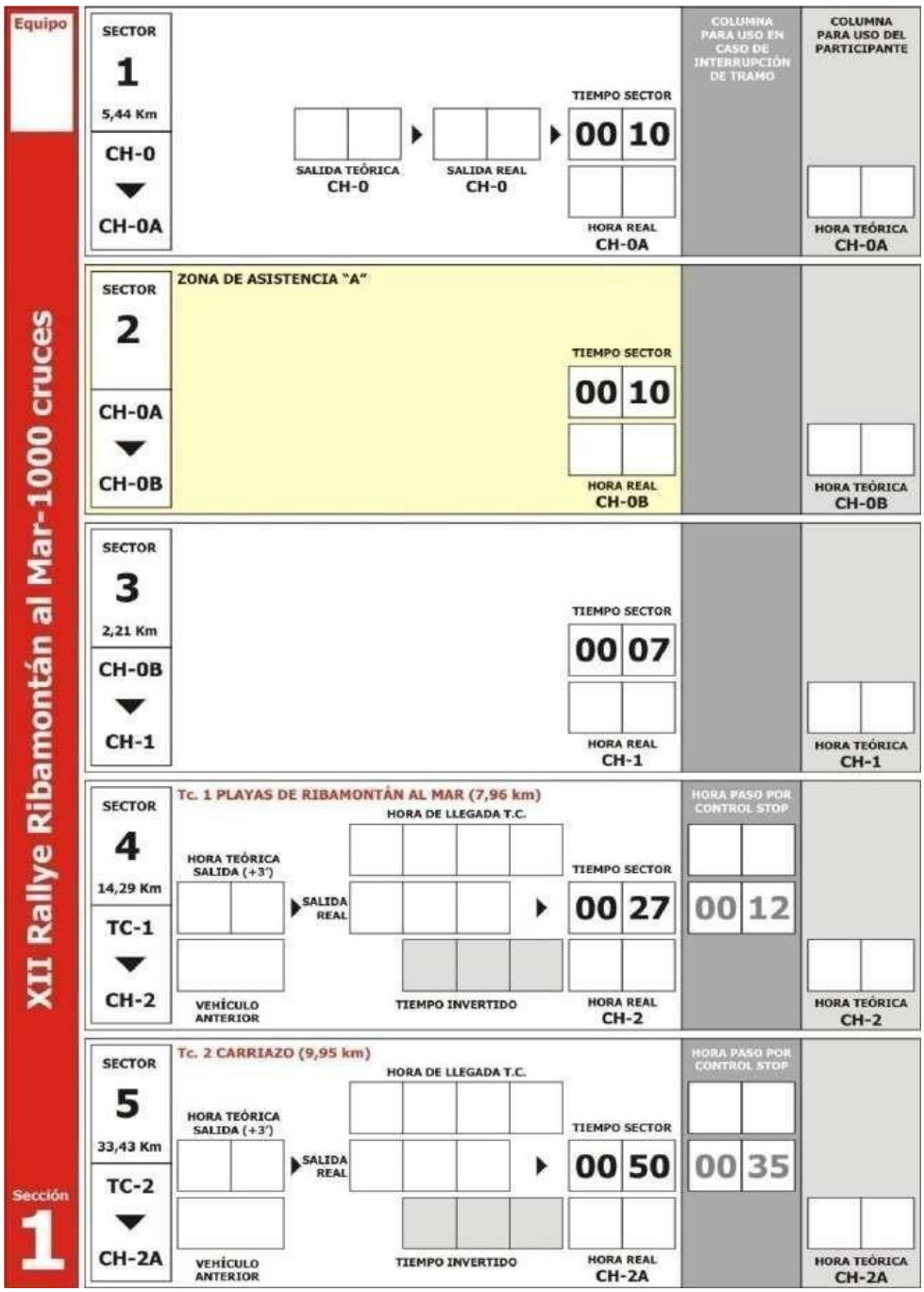
9.8. Toda conducta antideportiva y/o intento de engaño a un comisario en cualquiera de los puestos de una prueba será estudiado por los comisarios deportivos de la prueba y podrá entrañar la exclusión.

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

9.10. El carnet de control será tamaño A5, de 21 cm x 14,8 cm. Deberá ser impreso sobre cartulina de al menos 270 grs/m2. Se recomienda utilizar cartulina de poliéster de 270 grs/m2 por su resistencia a las condiciones meteorológicas adversas, de la cual existen varias marcas en el mercado.

9.11. Si la sección estuviera compuesta por más de 5 sectores (máximo a imprimir en una cara del carnet de control), se imprimirá también el reverso del mismo. La impresión en color es opcional, está igualmente autorizada su impresión en gris y negro. Es obligatoria la utilización de cartulinas de distinto color para cada sección.

9.12. El carnet de control deberá de ajustarse al siguiente modelo:



Artículo 10. PLAN DE SEGURIDAD

10.1. Se recomienda la contratación, por parte del Organizador, de una persona experta en el área de la Informática, para la elaboración del Plan de Seguridad (formato y diseñado con Corel).

10.2. El Plan de Seguridad debe contener:

10.2.1. El lugar de ubicación de la dirección de carrera

10.2.2. Los nombres de los diferentes responsables:

- Director de Carrera
- Director de Carrera Adjunto
- Responsable de seguridad

10.2.3. Las direcciones y teléfonos de cada servicio de seguridad:

- Fuerzas del orden público
- Hospitales
- Servicio médico de urgencia
- Bomberos
- Servicio de Grúa

10.2.4. El Plan de Seguridad para cada tramo cronometrado, con un listado de todos los responsables principales, servicios de urgencias para cada tramo cronometrado, números de teléfono, etc., además de un mapa detallado del tramo.

10.2.5. El Plan de Seguridad tiene que dirigirse específicamente a prever los problemas de las áreas siguientes:

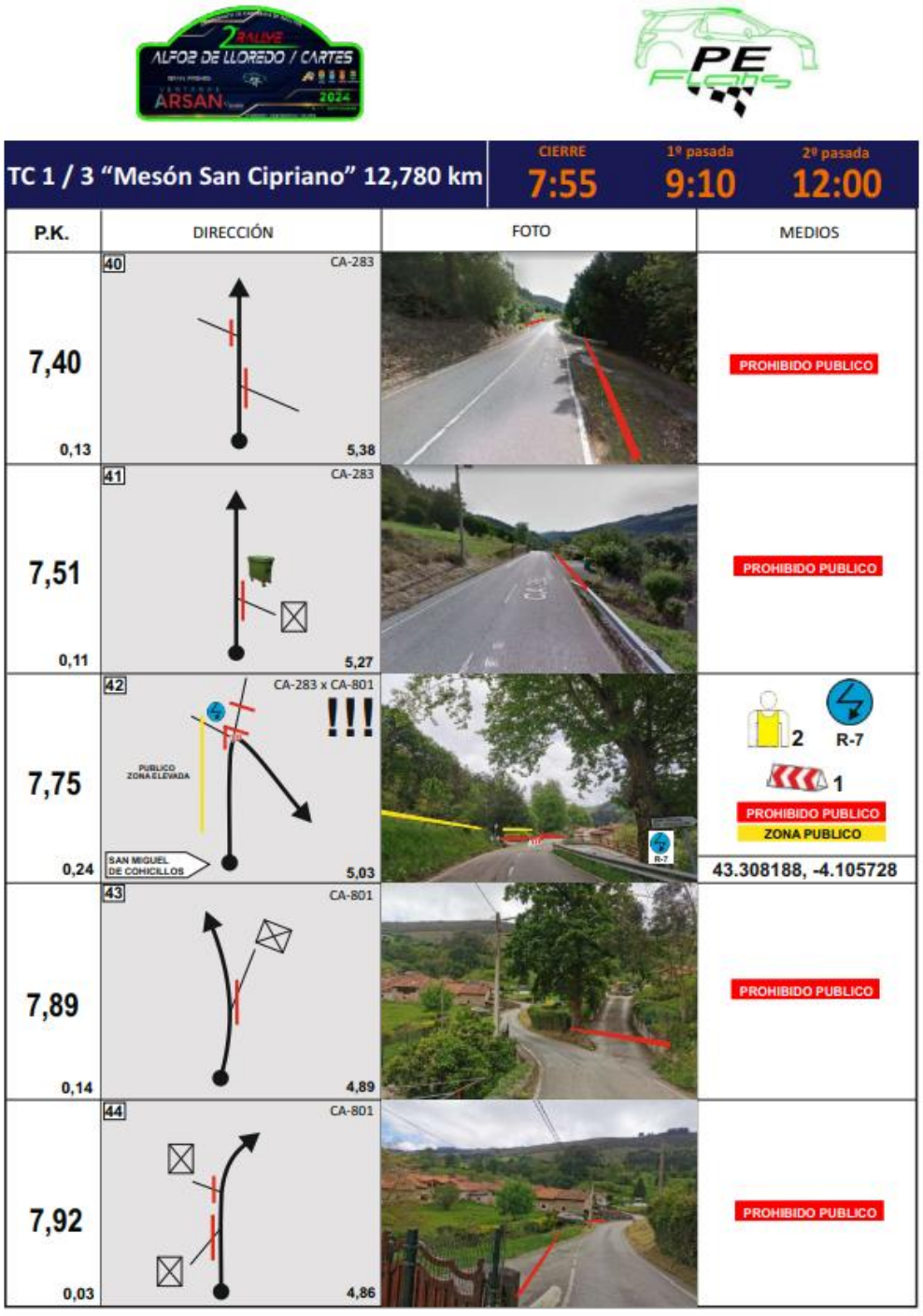
- Seguridad del Publico
- Seguridad de los Equipos Participantes
- Seguridad de los Oficiales de la Prueba

10.2.6. Cada viñeta mostrada en las casillas del Libro de Seguridad correspondientes a la Descripción del Recorrido del Tramo Cronometrado, irá acompañada de la siguiente información:

1. En cada casilla se indica el punto kilométrico total del sector donde se encuentra la información indicada en la viñeta.
2. Una viñeta, numerada, con el gráfico del camino, cruce, curva, del punto kilométrico que se informa, así como la inclusión de las Coordenadas GPS y fotografía donde se indique el punto donde se encuentra la ubicación de cada cartel informativo de carretera cortada.
3. Una viñeta, numerada, con el gráfico del camino, cruce, curva, del punto kilométrico que se informa, así como la inclusión de las Coordenadas GPS y fotografía donde se indique el punto exacto del corte de carretera.
4. Una viñeta, numerada, con el gráfico del camino, cruce, curva, del punto kilométrico que se informa así como la inclusión de las Coordenadas GPS, al menos, para los puntos de interés (CH Salida, Salida, Llegada, CH Stop , Radios etc.)
5. Una viñeta con la fotografía de la zona indicada en el gráfico, donde se indique EXACTAMENTE la ubicación de los efectivos previstos indicados en el punto
   - Nº de efectivos de Radio, así como nº de Oficiales con Bandera.
   - Nº de efectivos de Comisarios de Seguridad, Ángeles verdes etc...

- Nº de vehículos de Servicio de Seguridad: Ambulancias, Coches “R”, Bomberos, Grúas, etc... 4.- Número y tipo de material de Seguridad a utilizar: Carteles, mobiliario de Seguridad, tipo de cintas y su color, etc.
- Nª de efectivos de Ángeles verdes, Protección Civil etc.
- Al final de cada tramo un resumen de medios dispuestos.

Se adjunta ejemplo de página de Descripción del Recorrido de un tramo cronometrado basado en el Plan de Seguridad del Rallye Alfoz de Lloredo y Cartes.



10.3. CARAVANA DE SEGURIDAD

10.3.1. Los organizadores deberán prever, al menos, los vehículos de seguridad según modalidad denominados:

Rallye / Rallysprint

- Cierre Carretera
- Cintas o Montaje
- Jefe de Seguridad
- 000 (OPCIONAL)
- 00
- 0
- Escoba/Fin

El Jefe de Seguridad (licencia JDA) y los dos ocupantes del 000, 00 y 0 deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en vigor.

Montaña

- Cintas o Montaje
- Caravana publicidad
- Jefe de Seguridad
- 000 (OPCIONAL)
- 00
- 0
- Escoba/Fin

10.3.2. Números y licencias de la caravana.

Los vehículos de la organización (caravana) deben llevar un panel de 67 cm x 17 cm en cada una de las dos puertas delanteras con la palabra:

Vehículo	Licencia
Cierre de Carretera	No es necesario licencia
Cintas o Montajes	
Jefe de Seguridad	Necesario tener licencia JDA
000 (Opcional)	Piloto con licencia de deportista o permiso de participación Copiloto con licencia de deportista o permiso de participación u oficial con licencia
00	Piloto con licencia de deportista o permiso de participación Copiloto con licencia de deportista o permiso de participación u oficial con licencia
0	Piloto y Copiloto con licencia de deportista o permiso de participación

Coche “escoba” también deberá llevar un panel de las mismas dimensiones con una bandera a cuadros.

Todos estos vehículos deberán estar equipados con una luz destellante o giratoria en el techo, una sirena y GPS.

Se recomienda el uso de vehículos de potencia media y de estricta serie. A partir del vehículo de CIERRE DE CARRETERA y hasta el vehículo “0”, queda prohibido en la Caravana de Seguridad cualquier vehículo de carreras o semi-carreras.

La tripulación del vehículo “cero” (piloto y copiloto) deben tener una gran experiencia en rallyes al objeto de poder informar al Director de Carrera de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general.

10.3.3. Se recomienda un Briefing para los integrantes de la Caravana de Seguridad, para la unificación de criterios entre estos y la Dirección de Carrera. El Organizador deberá informar a todos los miembros de la Caravana de Seguridad, del lugar, fecha y hora de la celebración del Briefing.

10.3.4. Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán estar en todo momento en contacto vía radio con la Dirección de Carrera. Es obligatorio dotar de aparatos de seguimiento GPS a todos los vehículos de la caravana, para poder ser controlada su posición desde la Dirección de Carrera.

Las tripulaciones de la Caravana de Seguridad, deberán confirmar a la Dirección de Carrera de su hora real de Salida/Llegada a tramo y de su ubicación en el mismo cada vez que se encuentre con un problema.

Los miembros de la Caravana de Seguridad, deberán informar a la Dirección de Carrera vía radio de cualquier anomalía encontrada a lo largo del recorrido. Si la anomalía fuera de especial importancia, la información se deberá pasar vía teléfono. Las comunicaciones deberán ser breves con mensajes directos. Como mínimo, los miembros de la caravana informarán a Dirección de Carrera del estado del tramo en el punto medio de cada tramo cronometrado.

10.3.5. Se realizará un listado de componentes de cada uno de los componentes de los vehículos de la caravana con su número de teléfono.

10.3.6. Se realizará una tabla con los horarios de salida de cada uno de los vehículos componentes de la caravana en cada tramo.

10.4. MONTAJE DE SEGURIDAD DE LOS TRAMOS

10.4.1. Los Vehículos de Seguridad, (ambulancias, coches “R”) deberán estar siempre por delante de la línea de Salida.

Los Vehículos de Seguridad, (radios, ambulancias, coches “R”) deberán estar lo más pegado posible a la línea divisoria del público y lo más alejado posible de la calzada.

10.4.2. Queda terminantemente prohibido utilizar cinta amarilla para cerrar los caminos de los Tramos Cronometrados.

10.4.3. Queda terminantemente prohibido el uso conjunto de las cintas roja y amarilla para delimitar una Zona Prohibida. La cinta amarilla deberá estar siempre, donde se considere una zona apta para el público y nunca pegada o a continuación de la roja en una escapatoria.

10.4.4. El público deberá estar siempre colocado en lugares altos o lejos de la calzada si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra o construcción, no son aptas como protección para el público, sobre todo en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.

10.4.5. El Organizador deberá marcar por medio de cintas y carteles de prohibido aparcar, todas las zonas que estén dentro de un tramo y que sean susceptibles de ser utilizadas como Aparcamiento.

10.4.6. Se recomienda el uso de prismas con flechas indicadoras de dirección, como elemento de seguridad e información para cruces y bifurcaciones que pueden ser susceptibles de un cierto riesgo para público, participantes y Oficiales.

10.4.7. Se deberá marcar con cinta amarilla - zona apta para el público -, cualquier zona que sea apta para colocar a los espectadores sin que estos corran ningún riesgo para la seguridad.

10.4.8. Se aconseja, cuando las circunstancias lo permitan, sustituir los montajes de cintas rojas por carteles de prohibido público y a la vez, potenciar las zonas que sean susceptibles de albergar público -sin el más mínimo riesgo- con montajes de cinta amarilla.

10.4.9. Se aconseja el uso de un furgón de montaje para cada tramo cronometrado, con tripulación suficiente para realizar las labores de montaje, coordinación, logística y desmontaje de cada tramo.

10.5. CHICANES DE SEGURIDAD

Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes. En este caso, el Organizador deberá seguir las siguientes indicaciones:

10.5.1. Las chicanes deberán estar incluidas en el Plan de Seguridad. Deberán ser mostradas en el rutómetro y deberán estar montadas o en su defecto dibujadas sobre el pavimento durante los reconocimientos.

10.5.2. Las chicanes deberán estar construidas de:

a) Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
b) Barreras de Mediana de Polietileno (new jersey) rellenos de agua o arena.

10.5.3. Cada Chicane, podrá constar de 3 o 4 barreras separadas entre sí.

La entrada a la primera barrera se podrá hacer indistintamente por la derecha o por la izquierda. El Organizador, con buen criterio, deberá utilizar la puerta de entrada a la chicane, que menos riesgo ofrezca para los participantes.

10.5.4. Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicane. Este panel deberá estar colocado 100 metros antes de la primera barrera, 50 metros antes y en la chicane.

10.5.5. La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal:

a) Un Radio o un comisario con licencia comunicado con Dirección de Carrera.
b) Comisarios de Seguridad por si se desplaza para volver a colocar.
c) Material de Puesto de Vigilancia completo, con material de extinción, sepiolita, escobas, etc.

10.5.6. El público deberá estar siempre colocado en lugares altos (+ de 2,5 mts) o lejos de la calzada (+ de 25 mts) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra o construcción, no son aptas como protección para el público, sobre todo en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.

10.5.7. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al equipo que se salte intencionadamente una Chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. También se puede preestablecer la penalización en el Reglamento Particular de la prueba. El paso de todos los participantes podrá grabarse en video. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los Comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera y enviar las imágenes grabadas.

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

10.6. RASANTE

Posiblemente, los rasantes sean las zonas de un tramo, donde más situaciones de riesgo para la Seguridad se puedan crear. Por tanto, se deberá estar muy atento al montaje de las zonas de Rasante, pues deben ser consideradas como Zonas Especiales de Público. Se deberá estudiar el tipo de rasante (recto, con curva, con frenada en la caída, etc.) y obrar en consecuencia. Por regla general la distancia del margen de seguridad debería ser como sigue: (tomando como referencia una orografía plana)

1. En los márgenes del recorrido, anterior a la cresta de rasante, se deberán dejar 10 metros de margen de seguridad por ambos lados.
2. Al empezar la cresta de rasante, se deberá dejar un margen de seguridad (por ambos lados) de 15 metros.
3. La distancia de Seguridad que se deberá prever para ambos lados del recorrido, desde la cresta de rasante hasta el punto estimado de Zona sin riesgo, deberá ser de 25 metros por cada lado.
4. En zonas con orografía en altura, la altura de seguridad deberá ser de 2,5 metros a nivel de calzada.
5. En zonas con arboleda a los lados, el margen de seguridad se deberá marcar como mínimo, a partir de la 2ª/3ª fila de árboles, si estos son robustos. En cada caso, el Organizador deberá estudiar bien el Montaje a realizar y los efectivos a destacar en la zona.

10.7. CORTES DE CARRETERA Y CAMINOS

El marcaje de la zona de corte se deberá hacer por medio de la correspondiente cinta, más los metros de escapatoria que para albergar público la zona requiera. Como norma general, salvo excepciones, se deberán seguir los siguientes criterios:

En aquellos cruces donde exista cierta posibilidad de situación de riesgo para la seguridad, (normalmente salvo excepciones por orografía) en cruces que estén a menos de 90 grados del sentido lineal de la marcha del tramo, obligatoriamente se tendrá que marcar el corte de carretera con doble cinta roja.

Se deberá tener en cuenta lo establecido en la INSTRUCCIÓN 19/TV-106 de la DGT de julio de 2019.

10.8. RESPONSABLE DE SEGURIDAD

10.8.1. Será el responsable de la ejecución y aplicación del Plan de Seguridad previsto.

10.8.2. Durante la prueba, deberá estar en comunicación permanente, vía teléfono o radio, con Dirección de Carrera.

10.8.3. Control del Plan de Seguridad

El Director de Carrera será el máximo responsable último de asegurarse del cumplimiento correcto del Plan de Seguridad.

El Observador y/o el Delegado de Seguridad de la FCTA comprobarán atentamente el cumplimiento de todos los procedimientos de seguridad y tomarán decisiones.

10.8.4. Recomendaciones para los tramos cronometrados

- La elección de cada tramo cronometrado debe tener en cuenta las características específicas y cantidad de público que pueda asistir al mismo.
- En la elección del lugar y hora de los tramos cronometrados, se debe tener en cuenta la manera de limitar el movimiento de público entre los mismos.

- Es obligatorio el uso de vehículos para pasar por los tramos cronometrados, antes de los vehículos "0" para avisar a los espectadores y, si es necesario, asegurar que no sean ocupados los lugares potencialmente peligrosos. En caso necesario, su paso debe repetirse varias veces.

10.8.5. El control de los espectadores

- Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas especiales antes de la llegada del público. Cualquier zona especial debe estar indicada en el plan de seguridad.
- Se debe impedir al público su desplazamiento en el recorrido de un tramo cronometrado, antes del paso del coche "00" y hasta el paso del último coche (vehículo de fin de carrera/Bandera a cuadros de la organización). El acceso y la circulación por la calzada de los tramos cronometrados del público queda prohibido 30 minutos antes del paso del primer participante.
- Para asegurar la seguridad del público durante un tramo cronometrado, debe haber un número suficiente de Comisarios y Fuerzas del Orden Público. Se recomienda tener un mínimo de un comisario cada 500 mts si las condiciones del tramo lo requieren.
- Se recomienda fuertemente el uso de silbatos para los Comisarios de Ruta.
- Los Comisarios de Ruta deben estar claramente identificados. Es obligatorio el uso de Petos con el distintivo de "SEGURIDAD" o "COMISARIOS"
- Ningún Comisario de Ruta podrá colocarse detrás de una señalización de prohibido público.

10.8.6. Cintas

- El color de la cinta o carteles para delimitar las zonas prohibidas al público deberá ser de color rojo.
- El color de la cinta o malla a partir de la cual se podrá colocar el público deberá ser de color amarillo.
- Las cintas publicitarias únicamente servirán para delimitar los cortes de camino que no formen parte de una escapatoria.
- La cinta utilizada para los cortes de carretera deberá figurar impresa la siguiente leyenda (opcional):

"CARRETERA CORTADA AL TRÁFICO POR PRUEBA AUTOMOVILÍSTICA"

Impresa por ambas caras, en blanco o negro o en color. En caso de no utilizar dicha leyenda, será obligatorio que figure un cartel grapado a la misma, en la que figure la misma leyenda. Deberá tenerse en cuenta la posibilidad de meteorología adversa (plastificar).

10.8.7. Accidentes

Informes sobre accidentes

Si un piloto se ve implicado en un accidente en el que un espectador resulte herido, debe obligatoriamente notificarlo en el próximo punto de radio indicado en el rutómetro. Si el piloto no cumple esta regla, los Comisarios Deportivos podrán imponer al equipo responsable, una penalización que puede llegar a la DESCALIFICACIÓN de la carrera.

10.8.8. Información

La información destinada especialmente al público será difundida de varias formas:

- Redes sociales, Web de la prueba, Periódicos, Emisoras de Radio y Televisión
- Carteles
- Distribución de folletos

10.9. LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

10.9.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

Será de aplicación lo establecido en el reglamento general. Un vehículo "R" de rescate, una unidad S.V.A. y una unidad S.V.B. en la salida de cada tramo. Se puede ubicar la unidad S.V.B. en un punto intermedio para acercar la atención sanitaria en caso de accidente.

Si un tramo cronometrado superase la distancia de 13 km se deberá aportar un punto intermedio de seguridad con un vehículo "R" o S.V.A. obligatoriamente con un médico y una grúa, todos junto a un Radio habilitado por la FCTA y debidamente señalizado.

10.9.2. Medidas Preventivas (señalizaciones)

Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:

a) Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por personal habilitado para ello (Ángeles Verdes o Protección Civil)
b) Restos de cruces con un Radio habilitado por la FCTA
c) Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.

Será responsabilidad de los vehículos de la caravana, verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, que, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.

10.10. BANDERAS

El procedimiento para el uso de banderas rojas en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:

El director de Carrera, en caso de un incidente en un tramo cronometrado, podrá ordenar el despliegue de banderas rojas tanto Electrónicas como Físicas (Montaña) con las siguientes condiciones:

- Las banderas físicas solo podrán estar situadas en los "puntos radio" indicados en el rutómetro. La medida mínima de las banderas rojas deberá ser 60x80 cms.
- La orden para desplegar banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.
- Una vez cursada la orden, se mostrarán todas las banderas situadas en los "puntos radio" comprendidos entre la salida del tramo cronometrado y el lugar del incidente. En el caso de la Bandera roja Electrónica, el Director de Carrera la podrá desplegar en cualquier punto del Tramo Cronometrado.
- El señalizador de la Bandera roja Física, deberá ser un Comisario de Ruta con licencia en curso, identificado con un chaleco o peto azul, fácilmente visible, que deberá llevar impreso el símbolo standard de "radio". La bandera roja física deberá estar visible al paso de todos los vehículos de la caravana de seguridad.
- El Director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas y de los números de los vehículos afectados.
- A todo equipo al que se le haya mostrado bandera roja, se le aplicará lo dispuesto por los Comisarios Deportivos de la prueba.

10.11. VIGILANCIA

Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 3 Kms en pruebas deportivas de Asfalto específica para cada tramo cronometrado, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo de la misma. En cualquier caso, el Organizador debe tener en cuenta que bajo ninguna

circunstancia pueden existir zonas negras o sin comunicación. Debiendo reforzar aquellas zonas susceptibles de tener problemas con las comunicaciones, normalmente debido a la orografía, disminuyendo considerablemente la distancia entre los puntos de radio.

Cada puesto de radio deberá estar claramente señalizado en el rutómetro y también en la carretera. En un tramo cronometrado, toda ambulancia intermedia deberá estar situada junto a un punto de radio y señalizada.

El seguimiento de los vehículos deberá ser realizado por Dirección de Carrera.

En ambos casos, para facilitar esta tarea, debe utilizarse un cuadro de seguimiento.

Comisarios de radio y los Comisarios encargados de enseñar la bandera roja, deberán estar situados en el lugar exacto previsto para realizar su cometido y que vendrá claramente indicado en el manual de seguridad.

En el momento de paso del vehículo "0", el Comisario de radio deberá informar del paso del citado vehículo.

10.12. SEGURIDAD DE LOS OFICIALES

Aunque la principal responsabilidad de los organizadores sea la de asegurar la seguridad del público y de los equipos participantes, es igualmente muy importante la seguridad de los Comisarios de la prueba.

Los organizadores deben asegurar que los Comisarios en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro.

Los Organizadores deben asegurar que los Comisarios de Ruta no estén acompañados de familiares y conocidos cuando están en el ejercicio de su función.

Ningún Comisario de Ruta podrá situarse detrás de la señalización de Zona prohibida al público.

Todos los comisarios tienen que haber participado en una reunión específica de seguridad del evento. Esta reunión podrá ser convocada por el Director de Carrera, o el Jefe de Seguridad de la prueba, y deberá ser presencial.

Los comisarios deben conocer los signos de comunicación con los vehículos de seguridad, y deben utilizarlo a su paso.

Artículo 11. SALIDA

11.1. El organizador podrá optar por una de las dos modalidades de salida para la prueba.

Salida desde el parque cerrado. Tras las verificaciones y la ceremonia de salida (opcional), los vehículos participantes serán agrupados en un parque cerrado. La primera asistencia correspondiente dispondrá obligatoriamente de 20 minutos de tiempo.

Si la salida de la prueba comprende entre las 8:00 y las 8:30 la ceremonia de salida no podrá sobrepasar las 21:00 horas en su finalización.

Si la prueba comienza entre las 8:30 y las 9:00 la ceremonia no podrá sobrepasar las 22:00 horas en su finalización.

No presentarse el piloto o copiloto en el primer control horario de la prueba con la indumentaria obligatoria, sanción económica al infractor, pudiendo llegar a la descalificación en caso de ser reincidente.

Salida desde el parque de asistencia. Tras las verificaciones y la ceremonia de salida (obligatoria), los vehículos participantes deberán agruparse en el parque de asistencia desde donde tomarán la salida a su hora, partiendo directamente hacia el primer tramo, sin establecer un periodo de tiempo para la primera asistencia.

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

11.3. Entrar con un retraso máximo de 15 minutos en el parque de salida entrañará una penalización de 60 €. Si el retraso es superior a 15 minutos, los comisarios deportivos podrán denegar la salida a los participantes retrasados, salvo causa de fuerza mayor aceptada por los comisarios deportivos.

11.4. Todo retraso imputable al equipo en su presentación a la salida de la prueba, de una etapa o de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado) será penalizado a razón de 10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso. Si el retraso es superior a 15 minutos, el equipo no será autorizado a tomar la salida. Si el retraso acumulado entre varios controles es superior a los 30 minutos el equipo no será autorizado a tomar la salida en el siguiente reagrupamiento.

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

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

11.7. Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida de la prueba, 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.

11.8. El intervalo previsto entre vehículos debe ser respetado.

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

11.10. Para los rallyes/rallysprint del campeonato de Cantabria, el orden de salida será el siguiente:

1º.- Pilotos calificados por la FIA como prioridad A.

2º.- Pilotos calificados por la FIA como prioridad B.

3º.- Pilotos incluidos en la lista de prioridad de la RFEDA.

4º.- Campeón de Cantabria de rallyes/rallysprint

5º.- Subcampeón de Cantabria de rallyes/rallysprint

6º.- Tercer clasificado.

7º.- Todos los demás pilotos a criterio de la FCTA.

~~A partir de la tercera prueba celebrada, la lista de inscritos se confeccionará con los 3 primeros clasificados actuales de cada uno de los campeonatos, respetando siempre los pilotos FIA con prioridad A y B y a los pilotos en la lista de prioridad de la RFEDA.~~

A partir de la tercera prueba celebrada, la lista de inscritos se confeccionará con los 3 equipos ordenados por el mayor número de puntos brutos que tengan de cada uno de los campeonatos, sin tener en cuenta si están clasificados o no, respetando siempre los pilotos FIA con prioridad A y B y a los pilotos en la lista de prioridad de la RFEDA.

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

11.12. La lista oficial será confeccionada por el área deportiva de la FCTA que seguirá unos criterios objetivos para su elaboración y será comunicada al organizador el lunes anterior a la prueba a las 20:00 h.

Artículo 12. PARQUE DE ASISTENCIA

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

12.2. El organizador preverá una zona que deberá estar situada en recintos asfaltados, suficientemente amplios para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. El organizador deberá realizar obligatoriamente un plano numerado con la ubicación de cada asistencia por número y enviárselo a la FCTA para su aprobación. Se autorizan excepcionalmente zonas alternativas de parque de asistencia bajo aprobación de la FCTA.

12.3. La circulación de los vehículos participantes se deberá prever en carriles de un solo sentido, en los que se recomienda que esté controlado el paso del público. Este emplazamiento deberá de ser único para todo el desarrollo de la prueba.

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

12.5. Deberán ser indicados en el itinerario horario de la prueba con un control horario de entrada y otro control horario de salida (las distancias de 25 m. en la señalización de controles del reglamento de rallyes/rallysprint quedan reducidas a 5 m. como mínimo).

12.6. A criterio del organizador, se podrán unificar el parque de asistencia y el reagrupamiento con un único tiempo. El orden deberá ser primero el reagrupamiento y después el parque de asistencia. El tiempo total unificado de reagrupamiento y parque de asistencia podrá variar de un equipo a otro, y nunca será inferior a los 20 minutos obligatorios de asistencia y a los 30 minutos obligatorios de reagrupamiento. Sólo habrá un control horario de entrada y un control horario de salida unificado (reagrupamiento y parque de asistencia) que funcionará con el protocolo de reagrupamiento.

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

12.8. En los parques de asistencia el organizador deberá disponer de sistemas de extinción adecuados. Se recomienda dos extintores de 25 kgs.

12.9. Será obligatorio que cada equipo tenga en su zona de asistencia, como mínimo, un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible y en todo momento funcional. En caso de no estar visible, se procederá por parte de un oficial al aviso de forma verbal. En caso de no seguir visible o de carecer de este. El equipo que no disponga de un extintor que cubra la zona donde se realiza la asistencia al vehículo de competición en un punto totalmente visible será penado con una sanción económica de 50€, así como la utilización de un extintor caducado u oxidado.

12.10. Será obligatorio el uso de lona impermeable que cubra toda la superficie que ocupa el vehículo en el puesto de asistencia bajo pena de sanción económica de 50€.

Las sanciones cobradas se destinarán a la bolsa de premios de las clases que se repartirán entre los pilotos en la gala.

12.11. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio parque de asistencia.

12.12. Se recomienda al organizador la colocación de servicios con W.C. y contenedores suficientes para la basura que generan los equipos y que haya contenedores independientes para favorecer el reciclado de la misma. En caso de no colocar servicios W.C., se procurará que la ubicación de los parques de asistencia sea en zonas próximas a establecimientos que cuenten con W.C. público.

12.13. Se recomienda que solo un vehículo de asistencia, por vehículo inscrito, actúe en el parque de asistencia. Se recomienda que estos vehículos estén claramente identificados por placas de "Asistencia" entregadas por el organizador y colocadas en sitio visible. Las marcas comerciales que tengan convocada una copa de promoción aprobada por la FCTA, tendrán derecho a un máximo de un vehículo para actuar en los parques de asistencia y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.

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

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

12.16. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "asistencia prohibida" comprobada por los oficiales de la prueba, entrañará la descalificación del equipo. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por los comisarios deportivos.

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

12.18. Está prohibida la presencia de personal del equipo en el itinerario de la prueba. La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del control horario a las entradas a los parques de asistencia o reagrupamiento, bajo pena de descalificación.

Artículo 13. NEUMÁTICOS

13.1. Están expresamente prohibidos los neumáticos "slicks", "slicks rayados" y los neumáticos con "mousse". Los neumáticos de "tierra" solo podrán utilizarse en aquellos tramos que contengan en su recorrido una parte claramente identificada como tierra o grava. En tramos únicamente de asfalto, queda prohibido su uso, bajo pena de descalificación.

13.2. Se autoriza a llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo y obligatoriamente una. En este caso, la segunda rueda de repuesto deberá retirarse antes del procedimiento de pesaje.

13.3. Podrán llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos.

Marcaje de neumáticos durante el Rallye/Rallysprint

Se debe establecer una zona de marcaje de ruedas/neumáticos a la salida de los Parques de Asistencia autorizados. Esta zona debe estar debidamente acotada y señalizada.

El Delegado Técnico designará obligatoriamente mínimo dos Comisarios Técnicos para la Zona de marcaje de neumáticos, así como el organizador ha de prever un tiempo prudencial (5 minutos) en el tiempo del sector para proceder a un correcto marcaje/lectura de neumáticos.

Con el único propósito de ayudar y facilitar el procedimiento del marcaje de neumáticos, un miembro del equipo deberá obligatoriamente estar presente en este espacio y será el responsable del buen cumplimiento del artículo.

Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el delegado Técnico de la FCTA.

El equipo tiene que detener su coche y esperar a las instrucciones de los oficiales. Se podrá establecer una zona de comprobación de marcaje de neumáticos a la entrada de los Parques de Reagrupamiento y Zonas de Asistencia, así como en cualquier tipo de control horario.

El control de neumáticos se llevará a cabo de las siguientes formas:

A la salida de un PA se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso los de recambio). A la llegada al próximo PA, el vehículo deberá llevar únicamente neumáticos marcados en el P.A. anterior.

Cualquier rueda completa montada en el coche o instalada en el interior del coche en el Parque de Asistencia, debe alcanzar el siguiente Parque de Asistencia. No se puede cargar o descargar del vehículo una rueda completa en otro lugar que en los Parques de Asistencia o las zonas en las que se autorice un cambio de neumáticos.

Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales de la prueba, entrañará una descalificación directa de la prueba del equipo implicado, excepto la categoría GT que por su construcción la pueden abandonar.

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

13.5. En las copas de promoción, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos de los mismos.

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

13.7. Zona de calentamiento de neumáticos

Opcionalmente el organizador dispondrá de una zona de calentamiento de neumáticos en los tramos. Dichas zonas quedarán delimitadas por un cartel de “Inicio zona calentamiento neumáticos” y otro de “Fin zona calentamiento neumáticos”. También, dichas zonas quedarán reflejadas en el Rutómetro de la prueba.

UBICACIÓN OBLIGATORIA: Al inicio de los tramos cronometrados, una vez pasado el corte de carretera y antes del control horario.

Cualquier maniobra realizada por un equipo participante fuera de la zona delimitada, será sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos, en aplicación del Art. 23 del Reglamento de rallye / rallysprint. Queda terminantemente prohibido detenerse (y por tanto apearse del vehículo) o aparcar en la zona delimitada para el calentamiento de neumáticos.

Esta zona delimitada, deberá estar controlada por la organización mediante comisarios. Deberá ser una zona libre de público como si del tramo se tratase. El piloto deberá efectuar las maniobras siempre que se garantice su propia seguridad y la del público y oficiales presentes en la zona.

En caso de no darse las condiciones de seguridad suficientes, el Delegado de seguridad de la FCTA, el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, tendrán la potestad de anular dicha zona de calentamiento, notificando los cambios a los participantes.

Artículo 14. NORMAS SOBRE CRONOMETRAJE

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

14.2. Se realizará a la décima de segundo con la utilización de células fotoeléctricas. Se tomará al paso del extremo delantero del vehículo.

Artículo 15. TRAMOS CRONOMETRADOS

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

15.2. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado y/o marcha atrás, bajo pena de descalificación.

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

15.4. Si la salida de un tramo es detenida por cualquiera que sea el motivo, los equipos deberán permanecer obligatoriamente con los arneses anclados y con los cascos puestos, listos para tomar la salida en cualquier momento a indicaciones del Jefe de Tramo, Cronometrador u oficial al cargo bajo pena de descalificación. Únicamente, bajo el anunciamiento de tramo neutralizado por parte del Jefe de Tramo, cronometrador u oficial al cargo, podrá no cumplirse este artículo.

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

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

15.7. La salida de los tramos cronometrados se efectuará con sistema automático (reloj con cuenta atrás y semáforo) o de la siguiente manera:

- Cuando el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga delante del control de salida, el comisario en funciones inscribirá sobre el 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" y los últimos 5 segundos uno a uno.
- Finalizados los 5 últimos segundos, será dada la señal de salida y el vehículo deberá partir sin dilación.

15.8. 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.

15.9. 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.

En caso de presentarse el equipo en línea de salida sin los elementos de seguridad obligatorios (cascos, guantes, ropa ignifuga, hans, arneses, etc.) y/o encontrarse mal colocados o desabrochados, se aplicará una sanción de 1 minuto por cada minuto de retraso. Siendo la sanción aplicable para las anillas de la extinción de 10".

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

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

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

En caso de que por las características de la llegada (en una fuerte pendiente o tras ésta, por ejemplo), no se pueda garantizar la seguridad de los oficiales y/o participantes, se podrá modificar la distancia del control stop a una zona “segura” en la que los vehículos puedan detenerse.

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

- En la salida: descalificación.
- En control stop: 5 minutos.

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

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

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

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

15.18. Si un tramo cronometrado sobrepasa la longitud de 13 km deberá disponer de un punto intermedio de seguridad, con un vehículo R o un vehículo SVA (obligatoriamente debe de haber un médico) y una grúa estando debidamente señalizado. En caso de tener que actuar por una evacuación, el puesto intermedio no podrá quedarse sin R o SVA y por lo tanto sin médico, por lo que deberán disponer del suficiente personal o por consiguiente la segunda pasada se neutralizara si no llegan a tiempo los medios.

INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO.

15.19. 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 el tiempo que los comisarios deportivos consideren oportuno. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los comisarios deportivos, previa comunicación del director de carrera explicando los motivos de la interrupción.

15.20. 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 sí se dispone de otro tiempo de ese participante en ese mismo tramo cronometrado.

15.21. 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.

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

SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES.

15.23. 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. La falta de triángulos a bordo será penalizada en tiempo.

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

15.25. Cada vehículo participante debe transportar 2 corta arneses en el interior del vehículo y un chaleco reflectante. La falta de estos elementos a bordo será penalizada en tiempo.

15.26. Aquellos equipos que tras un accidente, salida de carretera o detención en el tramo, y encontrándose en condiciones de poder responder a los requerimientos de Dirección de Carrera, ya sea telefónicamente o mediante el sistema de seguridad GPS, no informen de su estado, podrán ser penalizados a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión.

Artículo 16. CONTROLES

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

16.2. Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el ultimo panel beige con 3 barras transversales) será considerada como parque cerrado. La situación del control se indica con una pancarta de fondo rojo.

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

16.4. La hora ideal de registro queda bajo la única responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control. Los comisarios del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

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

16.6. Salvo decisión en contra del director de carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentada con el plazo establecido para la exclusión.

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

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

16.9. 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.

16.10. 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.

16.11. Los controles de paso estarán identificados por los paneles indicados en el Anexo 3, los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carnet de control, en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

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

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

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

16.15. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, solo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo, se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

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

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

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

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

16.20. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación. Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h 58’ no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h 58' 00 y las 18h 58' 59".

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

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

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

16.23. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización, salvo que el reglamento particular de la prueba exprese todo lo contrario.

16.24. Cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y especialmente el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del jefe del puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el director de carrera a los comisarios deportivos, que impondrán la sanción que proceda.

16.25. 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.

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

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

16.27. 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. En caso de que un participante de “velocidad” se encuentre entre los participantes de regularidad, por condiciones de seguridad el director de carrera podrá modificar el orden de salida y “reagrupar” las especialidades siempre que sea posible.

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

16.29. Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los comisarios deportivos.

16.30. 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.

16.31. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las pruebas donde haya más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

16.32. 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'x10" = 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' x 10" = 1' 40" Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'
- TOTAL SECTORES A + B + C: Penalización total (por retraso y adelanto): 1' 40" + 20' + 1' 40" = 23' 20" Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera: 10' + 10' = 20'

16.33. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por decisión de los comisarios deportivos a propuesta del director de carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.

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

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

16.36. 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.

16.37. 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 vehículo. nº 120 al reagrupamiento 10h 00'
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 de la prueba).

Hora de salida del vehículo nº 1: 12h 01' Hora de salida del vehículo nº 120: 13h 00 Las paradas respectivas han sido; para el vehículo nº 1: 3h 16', mientras que para el vehículo nº 120: 1h 10'

16.38. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al comisario del puesto su carnet de control y recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación, deberán inmediata y directamente, conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en este, deberán obligatoriamente parar el motor. Los organizadores podrán entregar un nuevo carnet de control a la entrada o a la salida del parque cerrado.

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

Artículo 17. INSCRIPCIONES / RECONOCIMIENTOS

17.1. El sistema de inscripciones de la FCTA será el siguiente:

1) **Apertura y Cierre de preinscripciones:** Durante este plazo se deberá cursar la solicitud vía telemática en la web http://www.fcta.es cumplimentando todos los datos requeridos en el formulario.

2) **Apertura y Cierre pago de inscripciones aceptadas:** Durante este plazo, los equipos aceptados recibirán un enlace para efectuar el pago al correo electrónico. Al acceder a dicho enlace, únicamente se realizara el pago de la inscripción. Al finalizar el pago se recibirá un email de confirmación.

3) **Elección Hora Verificación Técnica:** Una vez efectuado el pago, en el correo de confirmación estará disponible la opción para elegir la hora de verificación.

Se rechazarán las de aquellos pilotos que tengan pendiente el abono de las correspondientes multas o sanciones económicas, una vez subsanado, se dará por válida.

17.2. Al objeto que todos los organizadores de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Cantabria adopten el mismo formato a la hora de editar las listas de inscritos de los diversos certámenes, se han creado una plantilla con los formatos estándar que deben aplicarse en cada tipo de disciplina automovilística.

17.3. El cierre de inscripciones se realizará, como fecha límite, el viernes de la semana anterior de la prueba a las 20:00 horas. (Se considerará principio de la prueba el momento de empezar la verificación previa a la prueba).

17.4. Para los participantes extranjeros, la autorización deberá estar de acuerdo con lo dispuesto en el CDI

17.5. Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción. El cambio de vehículo se permitirá hasta el inicio de las verificaciones administrativas, siempre y cuando pertenezca al mismo grupo y clase que el vehículo inicialmente inscrito. La cilindrada del vehículo sustituto no puede ser superior a la del sustituido.

17.6. Está prohibido el cambio de concursante después de la publicación dela lista de inscritos. Está prohibido el cambio de piloto después del cierre de inscripciones. Un sólo miembro del equipo (copiloto) puede ser reemplazado con el acuerdo de:

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

17.7. No se admitirán inscripciones en las que el concursante, piloto o copiloto figuren expresados como XX o en blanco.

17.8. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, los miembros del equipo se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a las disposiciones de este reglamento del Campeonato de Cantabria de Rallyes/Rallysprint y al reglamento particular de la prueba.

17.9. El comité de organización se reserva el derecho de rehusar la inscripción de un equipo en las condiciones y con los requisitos establecidos en el artículo del Reglamento General de los Campeonatos Copas y Trofeos de Cantabria.

17.10. Se realizará únicamente el sistema de preinscripciones para todas las pruebas, siendo el mismo no visible al público hasta la misma hora de cierre de preinscripciones, momento en el que pasarán a ver visibles hasta la hora de la publicación de la lista de inscritos. Incluyendo el listado de reservas.

El organizador podrá admitir un número máximo de inscritos que habrá de definir en el reglamento particular. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasa el límite, la admisión de los participantes quedará a criterio del organizador, bajo supervisión de la FCTA dando prioridad a criterios deportivos y licencias cántabras. En caso de haber límite de inscripción, el organizador podrá reservar un 10% del número máximo de inscritos establecido para disponer de él a su exclusivo criterio sin aplicar criterios deportivos ni licencias cántabras.

17.11. El abono de los derechos de inscripción será realizado mediante transacción electrónica on-line mediante tarjeta de crédito.

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

- Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- En caso de que la prueba no se celebrara.

Se devolverán los derechos de inscripción a los equipos que no pudieran presentarse a la salida, con una tasa de gestión de 10 €, siempre que se notifique antes de finalizar las verificaciones administrativas en el correo oficinafcta@gmail.com.

RECONOCIMIENTOS

17.13. Durante el reconocimiento de los tramos cronometrados, es obligatorio el cumplimiento de las normas del Código de Circulación vigente.

17.14. Todo equipo que sea denunciado en los reconocimientos por las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado (Guardia Civil de tráfico o Policía Local) por cometer infracciones en los tramos cronometrados no será autorizado a tomar la salida el día de la prueba.

17.15. No se permite la circulación de los equipos participantes a contra-tramo durante los reconocimientos, con penalización a criterio de los Comisarios Deportivos a excepción de los rallysprint que sus reglamentos indiquen sus correspondientes horarios.

17.16. Solamente está permitido reconocer los tramos desde el sábado al viernes anterior a la prueba. Se escogerán 2 días a la hora de inscribirse. El día de la prueba se podrá realizar UNA pasada de reconocimiento única y exclusivamente antes del inicio de la prueba y con la carretera abierta al tráfico, con la única intención de escoger los neumáticos adecuados. Queda totalmente prohibido realizar una pasada de reconocimiento entre la 2º y 3º sección de un rallye.

Excepcionalmente en pruebas que se disputen el domingo, se permitirá reconocer el sábado hasta una hora determinada establecida en el reglamento particular de la prueba.

17.17. Los organizadores podrán nombrar jueces de hecho con la correspondiente licencia en vigor que vigilarán el cumplimiento de los días de reconocimiento, así como los propios reconocimientos, pudiendo notificar al estamento oportuno testimonio, testigo, fotos, videos, etc. El piloto que no cumpla los días permitidos para reconocer los tramos, así como que no porte el número asignado de reconocimientos o que en el reconocimiento de los mismos circule de manera temeraria podrá ser objeto de penalización tal y como se indica en el artículo 17.19.

17.18. Los vehículos de reconocimientos portarán el correspondiente número de licencia en la luna trasera y delantera de 15 cms de tamaño y de color naranja flúor. Los pilotos foráneos utilizarán las letras del abecedario delante de su número de licencia según orden de inscripción.

17.19. Las penalizaciones serán las siguientes:

- 3 minutos de penalización
  - Vehículo que no porte número o le falsifique
  - Entrenar fuera de los días elegidos
  - Circular contra tramo a excepción de tramo de doble sentido
  - No hacer caso a las advertencias del organizador u oficiales de Federación.
- No disputar la prueba correspondiente, si se acumula dos penalizaciones en el mismo año.

17.20. Es obligatorio por parte del organizador montar los tramos para los reconocimientos con cartelería de control horario, salida, llegada y control stop, así como la ubicación de cada radio con su correspondiente señalización y marcar el sentido de giro en los cruces. Se tiene que realizar obligatoriamente la semana antes de la prueba. En toda la cartelería de entrenos debe figurar el logo de la FCTA en el margen superior izquierdo y el logo del organizador o nombre de la prueba en el margen superior derecho.

A continuación, se muestran ejemplos de cartelería, la cual estará disponible para su descarga en la web:

CONTROL HORARIO, SALIDA, META Y CONTROL STOP

LOGO ORGANIZADOR



LOGO ORGANIZADOR

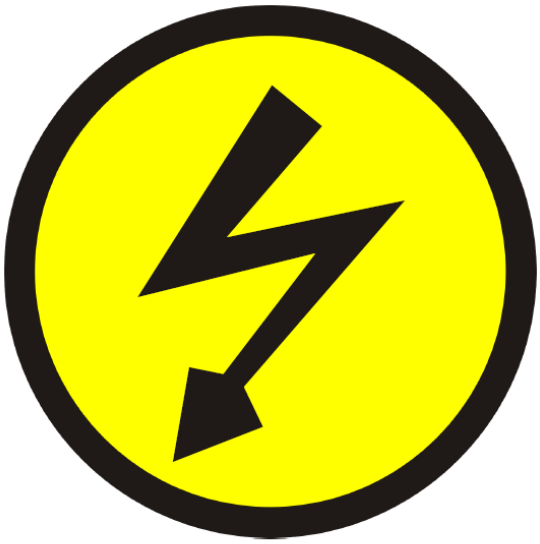
LOGO ORGANIZADOR



LOGO ORGANIZADOR



RADIOS





SENTIDO DE GIRO DE CRUCES

LOGO ORGANIZADOR



LOGO ORGANIZADOR



Carteles de prohibido tirar basura y prohibido caminar 30 minutos antes del inicio del primer participante
(OPCIONALES)





Artículo 18. REGLAMENTO PARTICULAR

18.1. El reglamento particular se ajustará al modelo del Reglamento del Campeonato de Cantabria de Rallyes y Rallysprint y deberá ser enteramente conforme a todas las condiciones dictadas por:

- El CDI
- Las Prescripciones del Reglamento General de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria.
- Las presentes prescripciones del Reglamento del Campeonato de Cantabria de Rallye/Rallysprint.
- Cualquier otra reglamentación o interpretación, publicada en el boletín de la FIA o por la FCTA.

18.2. El reglamento particular debe mencionar en forma explícita, todas las disposiciones y condiciones suplementarias del organizador, las cuales deben ser conformes con los textos reglamentarios. Se descargará el reglamento tipo actualizado del año correspondiente de la web. La FCTA revisará y notificará los errores al organizador para su corrección.

18.3. Obligatoriamente 60 días naturales antes de la fecha de la celebración de la prueba, un ejemplar del proyecto de reglamento con el itinerario-horario, rutómetro y plan de seguridad deben remitirse a la FCTA (oficinafcta@gmail.com) al objeto de obtener la perceptiva aprobación. Tras la recepción de la documentación la FCTA la estudiará y pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones si las hubiese o dará su aprobación. Siempre con el suficiente margen para su presentación en la Consejería de Presidencia.

La FCTA remitirá un correo a cada organizador con la suficiente antelación indicando los plazos para entregar la documentación.

El reglamento, rutómetro y el plan de seguridad definitivo deberán estar en posesión de la FCTA al menos 30 días naturales antes de la prueba para su uso y publicación.

En caso de que la prueba pase por más de un municipio el organizador deberá presentar la documentación pertinente en la Consejería de Presidencia en el departamento de juegos y espectáculos 30 días hábiles antes de la fecha de celebración de la prueba.

Una vez aprobados, si el reglamento y el plan de seguridad no se ejecutan el día de la prueba como se ha aprobado no se autorizará su celebración, salvo motivo excepcional.

18.4. El reglamento particular debe indicar el lugar y la hora de publicación de los resultados oficiales. En el caso de que dicha publicación deba ser retrasada, la nueva hora deberá ser publicada en el tablón oficial de avisos.

18.5. Las disposiciones del reglamento particular sólo podrán ser modificadas por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del reglamento particular. Estos complementos serán expuestos en la secretaría de la prueba y en el tablón oficial 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 de la misma.

18.6. Todo complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones técnicas deberá recibir, por escrito, la aprobación de la FCTA. Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial. Todo complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser previamente aprobado por los comisarios deportivos.

18.7. El director de carrera es el responsable de la aplicación de estas prescripciones del Reglamento del Campeonato de Cantabria de Rallyes y Rallysprint y del reglamento particular durante el desarrollo del mismo. No obstante, deberá informar a los comisarios deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en

aplicación de estas normas. Toda reclamación contra estas decisiones será transmitida a los comisarios deportivos, directamente o a través del encargado de las relaciones con los participantes, para su estudio y decisión.

18.8. Asimismo, todo caso no previsto en el reglamento será estudiado por los comisarios deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión.

18.9. 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 valedera para el año en curso.
- Equipo: utilizada para el piloto, copiloto y concursante.

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

18.10. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por los miembros del equipo, será juzgada por los comisarios deportivos, que podrán imponer una penalización que puede llegar a la exclusión.

Artículo 19. SEGUROS

19.1. Los organizadores se ajustarán a la normativa de la FCTA establecida en el Artículo 7 del Reglamento General de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria.

Artículo 20. REENGANCHE

20.1. Se permite a los equipos el reenganche a la prueba después del abandono en una sola ocasión.

20.2. En rallyes de 4 secciones, la sección para reengancharse será la salida de la 3ª sección.

En rallysprint la sección para reengancharse es la salida de la 3ª sección.

Podrá tomar de nuevo la salida sólo en el comienzo de la 3ª sección, previa solicitud por escrito al director de carrera para que autorice su reenganche a la competición.

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

20.4. El vehículo, una vez esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse en la salida del parque de reagrupamiento correspondiente al inicio de una sección.

20.5. El orden de salida de los vehículos que se incorporen a la competición bajo estas condiciones quedará a criterio del director de carrera que para establecerlo tendrá en cuenta; motivos de seguridad y/o las diferencias de prestaciones entre los vehículos.

20.6. Un equipo reenganchado NO optará a la clasificación final de la prueba y sus premios, y no reportará puntos a las clasificaciones de los campeonatos.

20.7. Se dispondrá del documento para el reenganche en el rutómetro facilitado por el organizador y en los controles horarios de entrada a los reagrupamientos.

Artículo 21. CLASIFICACIONES

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

21.2. Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo. Las penalizaciones deberán aplicarse en el momento de tener conocimiento de ellas.

21.3. En el transcurso de la prueba las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio.

Clasificaciones individuales de cada tramo.

Clasificación provisional: clasificación publicada por la dirección de la prueba al final de la misma.

Clasificación final: clasificación aprobada por los comisarios deportivos.

EMPATE EN UN RALLYE

21.4. En caso de empate dentro de una prueba, las reglas de desempate serán las siguientes:

1º. Será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado.

2º. Si lo anterior no fuera suficiente, se tomarían en cuenta los tiempos del segundo, tercer tramo cronometrado, etc.

3º. Se considerará ganador el participante con vehículo de menor cilindrada.

21.5. Si al final del Campeonato dos o más participantes resultasen con la misma puntuación, se resolverá a la regla de desempate será la siguiente:

1º. Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.

2º. Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos, (primeros puestos, después segundos puestos, etc.), en las clasificaciones de todas las pruebas puntuables en las cuales hayan tomado parte, cada uno de los aspirantes empatados.

3º. En caso de nuevo empate la FCTA designará vencedor a quien haya conseguido la mejor clasificación en la primera Competición de la temporada, segunda, tercera y así sucesivamente.

Artículo 22. PUNTUACIONES

22.1. Los puntos obtenidos en cada prueba resultarán de multiplicar los puntos asignados a la clasificación correspondiente por el coeficiente de la prueba si le hubiera. Los puntos asignados a cada puesto (salvo que el reglamento de cada Campeonato, Copa o Trofeo indique otra cosa) serán los siguientes:

Puesto	Puntos	Puesto	Puntos
1º	20	7º	4
2º	15	8º	3
2º	12	9º	2
4º	10	10º a 15º	1
5º	8	resto	0
6º	6	abandonos	0

22.2. Los resultados y clasificaciones se regirán por lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento General.

22.3. TC Plus

Tanto en el Campeonato de Rallyes como en el Campeonato de Rallysprint se disputará un tramo denominado TC Plus, que otorgará la siguiente puntuación adicional:

1. 3 puntos
2. 2 puntos
3. 1 punto

- El organizador de cada prueba designará el tramo que tendrá la consideración de TC Plus, el cual deberá quedar expresamente indicado en el itinerario horario.
- Los puntos del TC Plus serán otorgados al Campeonato de Rallyes y al Campeonato de Rallysprint de pilotos y copilotos.
- Para optar a los puntos tanto la licencia de concursante como del piloto tienen que ser emitidas por la FCTA.
- El copiloto deberá estar en posesión de licencia emitida por la FCTA para optar a los puntos.
- Si un participante no logra finalizar la prueba, pero si ha disputado el TC Plus, se le adjudicarán los puntos conseguidos en dicho tramo.
- En caso de reenganche no se optará a los puntos.
- En caso de descalificación se perderán los puntos obtenidos.
- Si el TC Plus se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir el que se otorguen o no los puntos.
- En caso de anulación del TC Plus previsto, se podrá cambiar dicho tramo por otro bajo autorización del Director de Carrera con ratificación de los Comisarios Deportivos, por causas de fuerza mayor.
- Cualquier particularidad deberá estar reflejada en el Reglamento Particular de la prueba.

Artículo 23. PENALIZACIONES

Art	MOTIVO	SANCIÓN
REGLAMENTO GENERAL		
9.22	Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el competidor o por los miembros del equipo,	A criterio comisarios deportivos hasta llegar a la exclusión
10.6	Abandono de un miembro del equipo o admisión de un tercero a bordo	Descalificación
11.5	Circular sin placas y números	Descalificación
13.4	Presentarse a las verificaciones administrativas y/o técnicas fuera de los plazos previstos en el reglamento particular	No tomar salida
13.8	Adelanto o retraso en el CH verificaciones técnicas	30 €
13.17	No acudir al lugar indicado en el Reglamento Particular tras las verificaciones técnicas o abandonarlo	Descalificación
13.18	No estar conforme con los reglamentos de la especialidad o por razones de seguridad	No tomar salida
13.19	Verificación autorizada fuera de hora	50 €
13.25	No conformidad de elem. técnicos o mecánicos tras la verificación final	Descalificación
13.26	Reincidir en descalificación por motivos técnicos	Exclusión
14.5	Empujar al vehículo de competición a la entrada, interior o salida de zona considerada parque cerrado por oficiales y/o equipo	30"
14.6	Maniobras de aceleración, trompos, quemar rueda en el parque cerrado o reagrupamiento	Descalificación
14.8	Retirar vehículo del parque cerrado final	Descalificación
14.10	No presentarse piloto o copiloto en la salida con la indumentaria obligatoria	Sanción económica y descalificación en caso de reincidencia
REGLAMENTO RALLYE / RALLYSPRINT		
3.1	Los equipos deben seguir rigurosamente el recorrido establecido en el rutómetro	Descalificación
3.8	No respetar el código de circulación	1ª Infracción: 300 € o 10 "
		2ª Infracción: 1'
		3ª Infracción: descalificación
3.9	Remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos	Descalificación pudiendo llegar a la exclusión
	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes	
	Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo	
	Super-Rallye y Legend prohibido adelantar	
	Derrapar o "quemar rueda"	Excluido y no podrá participar en siguiente prueba. Reincidente retirada de licencia
4.4	Abandono de un miembro del equipo o admisión de un tercero a bordo	Descalificación
8.1	No recoger el rutómetro solicitado en plazo	20 €

Art	MOTIVO	SANCIÓN
9.4	La pérdida, la falta de cualquier visado o la no entrega donde corresponda del carnet de control	Descalificación
9.5	Toda rectificación o modificación sobre el carnet de control	Descalificación
9.8	Conducta antideportiva y/o intento de engaño a un comisario	Puede llegar a la exclusión
10.5.7	Saltarse intencionadamente una Chicane u obtener beneficio deportivo	A criterio Comisarios Deportivos
10.8.7	Si un equipo se ve implicado en un accidente con espectador herido debe notificarlo en punto de radio	A criterio Comisarios Deportivos puede llegar a la descalificación
11.1	No presentarse piloto o copiloto en el primer CH con la indumentaria obligatoria	Sanción económica y descalificación en caso de reincidencia
11.3	Entrar con un retraso máximo de 15' en parque de salida	60 €
	Retraso superior a 15' en parque de salida	No toma salida
11.4	Retraso en presentación de un puesto de control hasta 15'	10" por minuto
	Retraso superior a 15' en presentación de un puesto de control	No toma salida
	Retraso acumulado en varios controles superior a 30'	No toma salida
12.9	No disponer extintor en PA	50 €
12.10	Falta de lona impermeable que cubra la superficie del vehículo en PA	50 €
12.16	Infracción asistencia ("asistencia prohibida")	A criterio Comisarios Deportivos puede llegar a la descalificación
12.17	Prohibido seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas	Descalificación
12.18	Prohibida presencia de personal del equipo en el itinerario de la prueba	Descalificación
13.1	Neumáticos no autorizados	Descalificación
13.7	Calentamiento de neumáticos fuera zona delimitada	A criterio Comisarios Deportivos
15.2	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado y/o marcha atrás	Descalificación
15.4	Cascos y arneses quitados en salida detenida	Descalificación
15.9	Retraso imputable al equipo	1' por 1'
	Presentarse el equipo en la salida sin elementos de seguridad obligatorios	1' por 1'
	Anillas de extinción puesta	10"
15.10	Falsa salida o salida efectuada antes de 2"	10"
	Salida efectuada pasados 2" de su hora	1'
15.11	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y panel stop	Descalificación
15.13	No anotar tiempo en la salida por culpa del equipo	Descalificación
	No anotar tiempo en el control stop por culpa del equipo	5'
15.15	Recibir asistencia dentro de un TC	Descalificación
15.17	Rehusar a tomar la salida en un TC	Mínimo 10' y puede llegar hasta exclusión
15.23	No cumplir norma del triángulo rojo dentro del TC	Sanción económica a criterio de los comisarios deportivos
	Falta del triángulo	Tiempo

Art	MOTIVO	SANCIÓN
15.24	No mostrar OK en caso de accidente sin heridos	Sanción económica a criterio de los comisarios deportivos
15.25	No llevar 2 corta arneses y chaleco reflectante en el vehículo	Tiempo
15.26	No informar de su estado tras un accidente pudiéndolo hacer	A criterio comisarios deportivos hasta llegar a la exclusión
16.21	Para todo retraso	10" por minuto
	Para todo adelanto	1' por 1'
17.17	No cumplir normativa de reconocimientos	3'
17.19	Vehículo que no porte número o lo falsifique	
	Entrenar fuera de los días elegidos	
	Circular contra tramo a excepción de tramo de doble sentido	
	No hacer caso a las advertencias del organizador u oficiales de Federación	
	Dos penalizaciones de 3" en reconocimientos	No disputar la prueba correspondiente
18.10	Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por los miembros del equipo,	A criterio comisarios deportivos hasta llegar a la exclusión

a) Aquellos equipos que una vez verificados, soliciten sacar el coche del parque cerrado nocturno conllevará una nueva verificación antes del comienzo de la prueba. Se le permitirá hacerlo una vez en la temporada, teniendo las sucesivas veces un coste de 20€ por solicitud. Dicha solicitud tendrá que ser autorizada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

b) En caso de que un equipo al realizar la inscripción solicite el rutómetro en formato físico y no sea recogido dentro del plazo estipulado, tendrá una sanción de 20€.

c) Aquellos participantes (concursante, piloto y copiloto) que sean sometidos a expediente disciplinario por el Comité de Disciplina Deportiva, se les impondrá el pago de las costas del proceso.

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

- Falta de documentación.
- Retraso en la verificación de salida por causa de fuerza mayor.
- Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta.
- Retraso superior a 15 minutos en la entrada al parque de salida, por causa de fuerza mayor.
- No seguir las instrucciones de los comisarios.
- Incumplimiento de las reglas del procedimiento de control.
- Reincidencia en falsa salida (tramos cronometrados).
- Incumplimiento de la normativa de seguridad.
- Interrupción de tramo cronometrado.
- Operación de comprobación, puesta a punto o reparación en parque cerrado.
- Modificar marcas y precintos de verificación.
- Dar marcha atrás en un control horario. Posible sanción en tiempo llegando a la exclusión en caso de maniobra “grave”.

- Menosprecio o insultos a un oficial.
- No disponer de los elementos de seguridad obligatorios a bordo (chalecos, triángulos, etc.…). Sanción en tiempo.

Artículo 24. REPARTO DE TROFEOS

24.1. Los trofeos mínimos establecidos en cada Rallye y Rallysprint serán los siguientes para piloto y copiloto:

- A los cinco primeros de la clasificación general, piloto y copiloto.
- A los tres primeros de la clasificación de clásicos regularidad sport, piloto y copiloto.
- A los tres primeros de la clasificación de clásicos de regularidad copa 60, piloto y copiloto.
- Al primero de cada una de las 7 clases, piloto y copiloto.
- A los tres primeros de la clasificación de junior, piloto y copiloto.
- A los tres primeros de la clasificación de clásicos de velocidad, piloto y copiloto.
- A los tres primeros de la clasificación de propulsión, piloto y copiloto.
- A las copas de promoción, si las hubiera, según su propio reglamento.

24.2. Todos los trofeos estipulados en el reglamento de la prueba deberán ser entregados a los participantes en la ceremonia de entrega de premios y trofeos. Es obligatoria la presencia del deportista, en la entrega de premios de toda prueba puntuable para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Cantabria.

24.3. No se podrá retirar el vehículo del parque cerrado al final de la prueba hasta no estar concluida la entrega de trofeos bajo pena de exclusión. Únicamente podrá retirarse bajo autorización de dirección de carrera o del colegio de comisarios deportivos por causa justificada.

24.4. Queda totalmente prohibido subir a la ceremonia de entrega de trofeos o premios con niño/a de la mano o en brazos. Por seguridad, protección de datos, protección de menores, etc, queda prohibido el acceso de niños no participantes al pódium/zona de entrega, independientemente del vínculo o relación que exista con terceras personas.

24.5. Si los trofeos fijados por el organizador en el reglamento particular de la prueba fuesen superiores a los mínimos establecidos, el exceso lo repartirá éste según su criterio.

24.6. Al objeto de que el procedimiento de reparto de trofeos se realice en las mejores condiciones, se recomienda al organizador que conceda un tiempo adecuado y amplio para realizar el último sector.

24.7. El organizador de cada prueba elegirá un emplazamiento adecuado, a ser posible cubierto, en las inmediaciones del parque cerrado final con el fin de efectuar la ceremonia de entrega de trofeos, en lo posible deberán de cuidarse los siguientes aspectos:

- Deberán de ponerse los medios necesarios para que el acto disponga de una decoración acorde con la prueba en la que pueden figurar logotipos y nombres de patrocinadores, entidades, club organizador, banderas (nacional, autonómica, local, etc.).
- Se deberá prever la asistencia de autoridades, patrocinadores, y cuantas personas se entienda deban estar presentes, para ello se acotará un espacio adecuado para estas personas.
- Deberá de existir un sistema de megafonía.
- El emplazamiento deberá estar controlado, y se facilitará el acceso a medios de difusión, periodistas y fotógrafos.
- En ningún caso podrá comenzar el acto mientras alguno de los vehículos participantes se encuentre disputando un tramo cronometrado.

- Disponer de un presentador con conocimientos amplios de la especialidad y de la prueba. El presentador del acto debe aprovechar el tiempo de permanencia en la zona de espera para entrevistar a pilotos y autoridades.
- Si las ceremonias son posteriores a la puesta de sol, prever una buena iluminación artificial.
- Las copas o trofeos de patrocinadores ajenos a la organización que también quieran entregar sus trofeos deberán de comunicarlo con antelación al organizador de la prueba con el fin de preverlo en el protocolo de la ceremonia.

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

Clasificación general y clasificación de cada clase:

General	x7 Clases
1º: 200€	1º: 150€
2º: 150€	2º: 100€
3º: 100€	3º: 50€
4º: 75€	
5º: 50€	
6º: 25€	

24.9. Sólo y únicamente tendrán derecho a los premios en metálico los pilotos con licencia cántabra, así como los pilotos provenientes de federaciones que si premian a los pilotos con licencia de Cantabria.

24.10. La FCTA deberá pagar obligatoriamente los premios en metálico a continuación de la entrega de trofeos. El participante está obligado a recoger los premios en horario y lugar establecidos en el reglamento particular de la prueba. Su incumplimiento derivará en la pérdida del premio.

24.11. Es obligatoria la presencia en la gala anual de trofeos de la FCTA, del deportista premiado. La no asistencia justificada será motivo de pérdida del trofeo y premio correspondiente.

Los premios finales de temporada establecidos son:

1º Clasificado Campeonato de Rallyes Piloto y Copiloto
Trofeo y Licencia gratuita año 2027 (*)
2º Clasificado Campeonato de Rallyes Piloto y Copiloto
Trofeo
3º Clasificado Campeonato de Rallyes Piloto y Copiloto
Trofeo

1º Clasificado Campeonato de Rallysprint Piloto y Copiloto
Trofeo y Licencia gratuita año 2027 (*)
2º Clasificado Campeonato de Rallysprint Piloto y Copiloto
Trofeo
3º Clasificado Campeonato de Rallysprint Piloto y Copiloto
Trofeo

1º Clasificado Piloto y Copiloto de las 7 clases
Trofeo y Licencia gratuita año 2027 (*)

Se ha creado una bolsa de premios en metálico a repartir entre los pilotos de las 7 clases de Rallye y Rallysprint.

En Rallyes 20€ y en Rallysprint 15€ de cada inscripción se destinarán a la bolsa.

La suma total de la bolsa, incluyendo las sanciones por lona y extintor, se repartirán de la siguiente manera:

- 1º: 45%
- 2º: 35%
- 3º: 20%

***- En caso de ganar los dos campeonatos el premio de la licencia no es acumulable ni transferibles.**

Los equipos campeones percibirán, la temporada 2027, las inscripciones gratuitas en la modalidad correspondiente.

En la medida de lo posible se entregarán premios en metálico al pódium de ambos campeonatos.

Los premios finales serán siempre aportación de la FCTA en su totalidad.