

# REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ILLES BALEARS DE RALLIES Y RALLYSPRINTS 2019

**Artículo 1. - AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**

1.1. - El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de Baleares de Rallies y Rallysprints 2019.

1.2. - En las pruebas de carácter estatal será de aplicación la reglamentación establecida por la R.F.E.de A.

**Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD**

2.1. - El recorrido de un Rally se dividirá en etapas, secciones, sectores y tramos cronometrados, según las siguientes definiciones:

2.1.1. - Etapa: Cada una de las partes de una prueba, separadas entre sí por una parada mínima reglamentada. En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 9 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 seis horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de seis horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de seis horas.

2.1.2. - Sección: Todas las partes de un rally comprendidas entre:

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

2.1.3. - 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". La velocidad media de los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la F.A.I.B., aunque se recomienda adoptar una velocidad media máxima de 50 km/h en los rallies únicamente de velocidad, en caso de admitir la prueba participantes de modalidades de Regularidad, los sectores deben ser ajustados a las medias impuestas. Si se atraviesan núcleos urbanos deberá tenerse en cuenta esta circunstancia a la hora de establecer la media.

2.1.4. - Tramo cronometrado: Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.1.5. - Reagrupamiento: Parada prevista por los Organizadores en régimen de Parque Cerrado con un Control Horario de entrada y otro de salida, con el objeto de, por una parte, recuperar el posible tiempo perdido en una Sección con el fin de seguir el programa horario del Rally y por otra, permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada es variable, en función de los retrasos acumulados y la reorganización de los vehículos.

2.1.6. - Reagrupamiento - Asistencia: Unión de un Reagrupamiento y Asistencia, siendo el tiempo destinado a reagrupamiento a su vez Parque de Asistencia. Funciona de la siguiente forma, en el Control Horario de entrada, los participantes entregarán el Carné de Ruta de la sección finalizada y se les entregará carné el correspondiente de la siguiente sección. En dicho carné constará la hora de salida del Parque de Asistencia y a partir de ese momento pasamos a estar en régimen de Parque de Asistencia.

El tiempo total de asistencia para los equipos podrá ser diferente, pero siempre se garantizará un mínimo de 15 minutos de Parque de Asistencia para todos los participantes según lo previsto en el artículo 22.1.7. del presente reglamento, debiendo especificar el organizador en su reglamento particular, el tiempo máximo asignado a reagrupamiento.

2.1.7. - Neutralización: Tiempo en el que los equipos son detenidos por los Organizadores de la Prueba por cualquier motivo, durante el cual los vehículos se encuentran en régimen de parque cerrado.

2.1.8. - Parque Cerrado : Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos previstos en los Reglamentos de Baleares o en el Reglamento Particular del Rally y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

2.1.9.- Zonas de Control: Se considera zona de control, la zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

2.2. - Complemento: Comunicación oficial por escrito que forma parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba (ver Artículo 7 de las Prescripciones Comunes).

2.3. - Carné de Control: Carné destinado a recoger los visados y anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

2.4. - Equipo: Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados piloto y copiloto. Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada expedida por la F.A.I.B. valedera para el año en curso.

2.5. - Vehículos admitidos: según el Art. 8 del Reglamento Deportivo del Cto. de Baleares de Rallies 2019.

### **Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**

3.1. - La Federació d'Automobilisme de les Illes Balears organiza para 2019, el Campeonato de Baleares de Rallies 2019

3.2. - La denominación del Campeonato, tal y como figura en el artículo 1.1 del presente Reglamento, deberá figurar en todos los documentos y soportes publicitarios de las Pruebas puntuables, cuando se mencione la puntuabilidad para los mismos.

3.3. - La F.A.I.B., establece para el 2018 los siguientes Campeonatos y Copas de Baleares de Rallies:

- Campeonato de Baleares de Pilotos de Rallies .
- Campeonato de Baleares de Copilotos de Rallies.
- Campeonato de Baleares de Rallies por Grupos.

3.4. - Serán de aplicación, por orden de prelación:

- a) Las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. para el 2019.
- b) El presente Reglamento Deportivo.
- c) El Reglamento Particular de la prueba.

Cualquier posible contradicción entre alguno de estos documentos, se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.

3.5. - El CDI será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

### **Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES**

Las pruebas puntuables serán las aprobadas por la Asamblea General de la F.A.I.B. para 2019.

### **Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES**

Además de las contenidas en las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. 2019 y en el presente Reglamento Deportivo de Rallies, las pruebas deberán cumplir las siguientes normas:

5.2. - Recorrido: (Se admite una tolerancia de un 5%)

5.1.1. – Rallies:

- Recorrido máximo de 500 Km.
- Recorrido mínimo de 150 Km.

En caso de necesidad de variar este kilometraje por causas de fuerza mayor, la nueva distancia deberá ser aprobada EXPRESAMENTE por la F.A.I.B.

5.1.2. – Rallysprint:

- Recorrido máximo de 100 Km.
- Recorrido mínimo de 30 Km.

En caso de necesidad de variar este kilometraje por causas de fuerza mayor, la nueva distancia deberá ser aprobada EXPRESAMENTE por la F.A.I.B.

#### 5.2. - Tramos cronometrados:

##### 5.2.1. – Rallies:

- El número de tramos es libre, siendo al menos 3 tramos diferentes.
- La longitud total mínima en tramos cronometrados será de 70 km.
- La longitud máxima del tramo cronometrado será 50 km.
- El número máximo de pasadas por tramo será de 3.
- El número máximo de pasadas cuando un tramo se dispute en los dos sentidos será de 2 por sentido.

##### 5.2.2. – Rallysprint:

- El número máximo de pasadas por tramo será de 4.
- Se disputará uno o dos tramos como máximo
- La longitud de cada tramo cronometrado deberá ser superior a 4 kilómetros.

5.2.3. - Se podrá disputar en los dos sentidos a elección del Organizador aunque no es aconsejable. En este caso, el Organizador deberá prever limpiar la calzada -en las zonas potencialmente más peligrosas antes de la primera pasada en el otro sentido.

5.2.4. – La F.A.I.B. deberá autorizar, en todo caso, tramos cronometrados íntegramente o parcialmente de tierra.

#### 5.3. - Tramo espectáculo (solo para Rallies):

El Organizador que desee realizar un tramo espectáculo debe cumplir los siguientes apartados:

- Enviar a la F.A.I.B. un plano detallado que contenga el recorrido y los medios humanos y materiales, así como las medidas de seguridad previstas, al menos 45 días antes de la prueba.
- Los Comisarios Deportivos o el Observador F.A.I.B. / Delegado de Seguridad de la prueba podrán suspender el tramo si no se cumplen las medidas de seguridad mínimas, que garanticen el desarrollo de la prueba o si se incumple lo indicado en el Reglamento Particular de la Prueba aprobado por la F.A.I.B.

5.4. - Si un Organizador desea modificar alguno de los apartados anteriores, deberá ser expresamente autorizado por la F.A.I.B.

5.5. – Será a cargo del organizador el seguro de la prueba, el seguimiento por GPS, así como el material no reutilizable (cintas, etc)

### **Artículo 6. - ASPIRANTES Y LICENCIAS**

Tendrán condición de aspirantes a estos Campeonatos, los que se detallan en el Art. 2 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. para el año en curso.

El Campeonato se considera “OPEN” por lo que podrán participar todos aquellos pilotos y copilotos con licencia en vigor emitida por la F.A.I.B., y por otras Federaciones autonómicas, válidas para 2019

Podrán acceder a la puntuación a los diferentes Campeonatos de Rallies, todos aquellos pilotos y copilotos que cumplan los siguientes requisitos aprobados por la Asamblea General de la F.A.I.B.:

- a) Poseer licencia en vigor emitida por la F.A.I.B.
- b) Pertenecer a una Escudería con licencia de Concursante Colectivo, en vigor emitida por la F.A.I.B.
- c) Estar en posesión de la licencia de Concursante Individual, en vigor emitida por la F.A.I.B.
- d) Aquellos federados de otras comunidades autónomas previa petición y aprobación por parte de la FAIB

### **Artículo 7. - NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**

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

7.2. - Como mínimo deberá figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo la primera inicial del nombre y el primer apellido del piloto y copiloto. Las letras deben ser blancas, de 6 cm. de altura. El incumplimiento de esta regla podrá entrañar una sanción en metálico.

7.3. - En caso de rotura del cristal, la multa por falta de nombres del equipo, no será aplicada.

7.4. - Los Ouvreurs están prohibidos.

7.5. - La asistencia al Briefing será obligatoria para – al menos - uno de los miembros del equipo (piloto o copiloto). Cuando el briefing se realice por un documento escrito, deberá entregarse una copia del mismo al equipo en las Verificaciones Administrativas, y el equipo deberá firmar el acuse de recibo del mismo.

7.6. - Normas a seguir por el Piloto y Copiloto en un Tramo Cronometrado.

- Las ventanillas del vehículo deberán ir cerradas, permitiéndose una ranura para ventilación del habitáculo (NUNCA MAYOR DE 6 CM).

- Deberán llevar su equipación reglamentaria completa y bien colocada.

- Deberán llevar el arnés debidamente ajustado.

- No podrán sacar las manos por las ventanillas (saludos, etc)

El incumplimiento de alguno de estos apartados conllevará sanción y hasta la exclusión.

7.7. - El copiloto, siempre que tenga la licencia de piloto en vigor, podrá conducir un 40% de tramos cronometrados. En todo caso quien figure como piloto deberá conducir en la mitad más uno de los tramos que formen la carrera. Si en la última carrera de la temporada hubiera algún título en juego (scratch o grupo), solo podrá conducir quien figure inscrito como piloto.

#### **Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS.**

8.1. - En todos los Rallies puntuables para el Campeonato de Baleares de Rallies 2018 serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos:

- **Vehículos Grupo A.** Definidos en el Art. 255 del Anexo J del CDI

- **Vehículos Grupo N.** Definidos en el Art. 254 del Anexo J del CDI

- **Vehículos Grupo N+.** Definidos en el Art. 254 del Anexo J del CDI y en la normativa técnica de la RFEA., extendiendo su fecha de fabricación y/o 1ª matriculación hasta el año 2000.

- **Vehículos Súper 2000 Rally.** Definidos en el Art. 254 A del Anexo J del CDI

- **Vehículos Súper 1600.**

- **Vehículos R1, R2, R3 y R4.** Definidos en el Art. 260 del Anexo J del CDI

- **Vehículos R5.** Definidos en el Art. 261 del Anexo J del CDI

- **Vehículos de Gran Turismo** homologados o no GT3 FIA, de acuerdo al Reglamento Técnico GT de la RFEA, sin límite de cilindrada.

- **Vehículos de Gran Turismo de Producción**, extraídos de la lista publicada, y de acuerdo al Reglamento Técnico GT producción de la RFEA, con un límite de cilindrada de 3600 cc.

- **Vehículos Diesel**, con límite de 2000 cm<sup>3</sup> de cilindrada nominal (real) y homologados o no en Grupo N.

- **Vehículos R3T y R3D.** Definidos en el Art. 260 D del Anexo J del CDI.

- **Vehículos N1, N2, N3 y N5.** Definidos en el Art. 260 del Anexo J del CDI

- **Grupo F-2000.** Según Reglamento Técnico FAIB de Grupo F-2000

- **Grupo H1, H2 y H3** Según Anexo K

- **Grupo FX** Según se especifica en Reglamento Técnico FAIB de Grupo FX

8.1.1. - Los vehículos R2, R3, R4, R5, WRC, Kit-Car, Súper 1600 N1, N4, N+ N5 y GT RFEDA, se considerarán como grupo "A" a efectos de clasificación del Campeonato.

8.1.2. - Los vehículos D, Súper 2000, RGT, N3 y R1 se considerarán como grupo "N" a efectos de clasificación del Campeonato.

8.1.3. - Vehículos de los Grupos A y N.

Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 10 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 21 del CDI y siempre que no sobrepasen la cilindrada máxima autorizada para cada categoría de vehículos.

8.1.4. - Todos los vehículos deberán estar conformes al Art. 253 del Anexo J del CDI, con la excepción de las modificaciones expresamente permitidas en el Art. 8.3 del Reglamento Deportivo de Rallies.

8.1.5. - Los vehículos de grupo F-2000 y FX entrarán en la clasificación scratch de cada prueba obteniendo sus respectivos trofeos. Sin embargo de cara al Campeonato de Baleares bloquearan la puntuación pero no puntuarán, puntuando solo para su respectivo grupo.

8.2. - Los vehículos se agruparán en las siguientes Clases:

Grupo	Cilindrada	Clase
N, D, R1A, N3	Hasta 1400 cc	1
N, D, R1B, N3	De 1400 cc a 1600 cc	2
N, D, N3	De 1600 cc a 2000 cc	3
N, D, Super2000, RGT	Más de 2000cc	4
A, R2	Hasta 1400 cc	5
A, R2B, N2	De 1400 cc a 1600cc	6
A, R2C, R3C, R3T, R3D, S1600, KC.	De 1600 cc a 2000 cc	7
A, GT Rfeda, WRC, R5, R4, N1, N4, N+, N5	Más de 2000 cc	8
F2000	Hasta 1600	9
F2000	De 1600 a 2000 cc	10
FX	Todos	11
H1, H2, H3	Hasta 1600	12
H1, H2, H3	De 1600 a 2000 cc	13
H1, H2, H3	Más de 2000 cc	14
Regularidad	Hasta 1600	15
Regularidad	De 1600 a 2000 cc	16
Regularidad	Más de 2000 cc	17

A todos los efectos se considerará constituida una clase con la salida de un vehículo.

8.3. - Modificaciones permitidas.

Se autoriza el montaje de carenados de protección inferior, el montaje de faros suplementarios de acuerdo con lo establecido en los artículos 254.6.7 y 255.5.8.5 del Anexo "J", el montaje de faldillas según el artículo 252.7.7 del Anexo "J" y la utilización de láminas plateadas o tintadas en las ventanas laterales traseras, la luneta trasera y en el techo solar, bajo las condiciones establecidas en el artículo 253.11 del Anexo "J".

8.3.1. - Para los Vehículos Diesel, en el caso de un vehículo no homologado, tanto la suspensión como los frenos deberán proceder de un vehículo de la misma familia previamente homologado por la Marca en Grupo N, permaneciendo el resto de elementos del vehículo de origen, a excepción de las modificaciones obligatorias de seguridad conformes al Art. 253 del Anexo J del CDI 2012.

8.3.2. – Para vehículos de Grupo H: Se autoriza el uso de depósitos de sustitución de aluminio en vehículos de grupo H1, H2, H3, el resto de vehículos según homologación y/o reglamentación aplicable.

Sistema de iluminación en grupos H2 y H1: se podrán instalar luces de xenón, o de cualquier otra tecnología, en los faros auxiliares y ópticas de origen siempre que estos mantengan la estética de los faros de la época. No están permitidas las barras de Led.

8.3.3. – Piezas de sustitución: Se autoriza el uso de piezas equivalentes a las de la ficha de homologación, fabricadas por otras marcas, siempre que sean de idénticas especificaciones y medidas.

## Artículo 9. - SEGUROS

9.1. - Los derechos de inscripción, incluyen la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del concursante, frente a terceros. El seguro entrará en vigor desde la entrada en el parque de salida y cesará al final de la prueba o en el momento de abandono, exclusión o eliminación de la carrera.

9.2. - En materia de Seguros será de aplicación el Artículo 8 de las Prescripciones Comunes de la FAIB.

#### **Artículo 10. - PUBLICIDAD**

Será de aplicación el artículo 9 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. 2019

#### **Artículo 11. - OFICIALES**

11.1. - Comisarios Deportivos. Será de aplicación el artículo 16 de las Prescripciones Comunes de la FAIB 2019

11.2. - Observador / Delegado de Seguridad. Será de aplicación el artículo 17 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. 2019

11.2.1. - El Observador de la F.A.I.B. en el ejercicio de sus funciones deberá respetar las siguientes condiciones:

- Deberán llevar en su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, facilitado por el Organizador.
- Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 20 minutos antes de la salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo N° 0).
- Si durante el recorrido del tramo cronometrado son alcanzados por el vehículo "0", se deberán parar, situarse fuera de la carretera y esperar el paso del vehículo "escoba/banderas" antes de volver a ponerse en marcha.

11.3. - Delegado Técnico. Será de aplicación el artículo 18 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B.

#### **Artículo 12. - INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN - LISTA DE INSCRITOS**

12.1. - Las inscripciones y los Derechos de Inscripción se ajustarán a lo previsto en el Art. 11 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. para 2018 El incumplimiento de este artículo será motivo de sanción al Organizador y afectará gravemente a la calificación del informe.

12.2. - Los derechos de inscripción en las pruebas del Campeonato de Baleares de Rallies aceptando la publicidad del organizador se fijan en un máximo, y según la modalidad:

- Rallysprint: 220 Euros
- Rallies: 300 Euros

Cuando dicha publicidad facultativa no sea aceptada, el Organizador podrá incrementar los derechos de inscripción hasta el doble.

12.3. - En esta materia será de aplicación el artículo 11 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B.

#### **Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS**

13.1. - En esta materia será de aplicación el artículo 7 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B.

13.2. - Aplicación e interpretación del Reglamento.

13.2.1. - El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rally, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el Campeonato.

13.2.2. - Asimismo, todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Art. 141 del CDI).



13.2.3. - Toda acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva realizada por el concursante o por los miembros de su equipo, será juzgado por los Comisarios Deportivos que podrán imponer una penalización que puede llegar a la EXCLUSION.

#### **Artículo 14. - PLACAS DE RALLY Y NUMEROS DE COMPETICION**

Según reglamentación especificada en las PP.CC.

14.1. - En esta materia será de aplicación el artículo 12 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B.

14.2. - Además de los dorsales se aconseja que también se haga entrega de los siguientes elementos de forma opcional:

- a.) Para la parte delantera: una placa de rally, en un rectángulo de 43 cm. de largo por 21,5 cm. de alto.
- b.) Para la parte trasera y cristales laterales traseros: el número de equipo en color naranja con un tamaño de 20 cm de alto (obligatorio en el caso de usar números de competición del tipo WRC).

14.3. - En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

- a) La ausencia de uno de los números de competición o de una placa del Rally, entrañará penalización.
- b) La ausencia de los números de competición o de las dos placas del Rally entrañará la EXCLUSIÓN.

#### **Artículo 15. - ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**

15.1. - Libro de Ruta (Road-Book)

15.1.1. - Todos los equipos recibirán un Itinerario (Rutometro) y/o Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir bajo pena de eliminación de carrera. Deberá estar a disposición de los concursantes legalmente inscritos, como máximo 15 días antes de la salida de la Prueba.

15.1.2. – Se aconseja que el Libro de Ruta -Road-Book (recomendable en Rallies) siga el modelo utilizado en el Campeonato de España de Rallies de Asfalto, aunque no es obligatoria la inclusión de fotografías.

15.2. - Los equipos deben respetar íntegramente el recorrido indicado en el Itinerario (Rutometro) y/o Libro de Ruta (Road-Book) salvo en caso de fuerza mayor decidido por los Comisarios Deportivos. No seguir el itinerario establecido podrá entrañar una penalización.

#### **Artículo 16. - CARNE DE CONTROL**

16.1. –Es obligatorio que el carné de control siga el modelo utilizado en el Campeonato de España de rallyes de asfalto.

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

16.3. - En el carné de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.

16.4. - El carné de control será entregado a los equipos a la entrada del parque cerrado de salida del rally/rallysprint o de la etapa.

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

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



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

16.8. - El equipo deberá entregar el carné en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

16.9. - Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carné.

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

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

16.12. - Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carné de control del equipo y la documentación oficial del rally, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

### **Artículo 17. - RECONOCIMIENTOS**

17.1. - Se recomienda a los equipos que los recorridos de reconocimiento se realicen en sentido de los tramos cronometrados. Si estiman volver nuevamente por el mismo lugar para dar menos pasadas se aconseja realizar el recorrido de regreso a velocidad extremadamente baja.

17.2. - La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que puedan efectuar las Autoridades Gubernativas y Locales para el control. En todo caso deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo. Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los controles antes mencionados, llevará consigo la prohibición de tomar la salida en la prueba, con pérdida de los derechos de inscripción. Cuando la infracción sea de carácter muy grave, se enviará al Comité de Apelación y Disciplina de la F.A.I.B. por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario. Esta penalización será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión, antes del inicio del Rally/Rallysprint.

17.3. - Está prohibido el reconocimiento de los tramos de la Prueba antes de la publicación del Road-Book o itinerario por la Organización.

17.4. - Los reconocimientos se efectuarán en vehículos que cumplan las siguientes características:

- a) Ser de estricta serie.
- b) No llevar faros suplementarios que no sean de origen.
- c) El silenciador del tubo de escape estará en perfecto estado de uso y de funcionamiento.
- d) Utilizar neumáticos comerciales con dibujo.
- e) No llevar publicidad ni adhesivos.
- f) No estar pintado de manera que pueda ser identificado como un vehículo de competición.
- g) Deben estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.

### **Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)**

Se ajustarán a lo previsto en el Art. 13 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. para 2019

18.1. - Pasaporte Técnico: Según lo previsto en el Art. 13.2.5 de las Prescripciones Comunes FAIB 2019

18.2. - Delegado Técnico: Según lo previsto en el Art. 18 de las Prescripciones Comunes FAIB 2019

18.3. - El Organizador instalará un C.H. para controlar el cumplimiento de los horarios establecidos para las Verificaciones Administrativas y Técnicas.

18.4. - La verificación de la ropa ignífuga, el casco y el dispositivo HANS/FHR se podrá realizar además, 15 minutos antes de la hora teórica de salida de cada vehículo o a la entrada del equipo en el parque cerrado previo a la salida de la prueba.

18.5. – Pesaje de los vehículos.

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje de los vehículos (en cualquier momento y lugar del rally) en las condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y los resultados del pesaje así como la hora y fecha en las que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico. El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la prueba, se pondrá a disposición de los interesados (en el lugar y hora de las verificaciones) la báscula de la F.A.I.B.

18.6. - Marcas de identificación. Corresponde al equipo, en el caso de que fueran colocadas marcas de identificación, cuidar bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rally de las mismas.

18.7. - Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la EXCLUSIÓN de la carrera del equipo, así como la de cualquier concursante que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la F.A.I.B.

18.8. - Limitación de elementos mecánicos.

a) Sólo se podrá utilizar (por vehículo y rally) el cambio y la serie de diferenciales que el vehículo tiene instalados al tomar la salida.

b) Sólo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio. Estos dos turbos deberán presentarse obligatoriamente en las verificaciones Técnicas y serán los únicos que se precintarán. El precintaje de estos elementos deberá realizarse en las verificaciones técnicas previas y los precintos serán fijados de forma que permita a los concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios.

18.9. - Verificación Final. Será de aplicación el artículo 13.3.3. de las Prescripciones Comunes de la FAIB 2018

## **Artículo 19. - SALIDA**

19.1. - Parque Cerrado de Salida

19.1.1. - Antes de la salida, los vehículos participantes serán agrupados en un Parque Cerrado de salida.

19.1.2. - Los concursantes, o persona por él designada, deberán depositar sus vehículos en el Parque Cerrado de salida de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular de la Prueba.

19.1.3. - Entrar en el Parque con un retraso máximo de 15 minutos, entrañará una penalización.

19.1.4. - Si el retraso es superior a 15 minutos, los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida al participante retrasado, salvo causa de fuerza mayor aceptada por ellos.

19.1.5. - Los equipos podrán entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora teórica de salida.

19.2. - Salida.

19.2.1. - Para el Campeonato de Baleares de Rallies 2019 se elaborará una lista de inscritos y orden de salida, de acuerdo con el siguiente criterio: Para la primera y segunda prueba de la temporada los 5 primeros del orden de salida serán los 5 primeros clasificados del Campeonato del año anterior. Del 6º al 10º serán los pilotos prioritarios o con notoriedad establecidos por la FAIB. Para las siguientes pruebas se establecerá el orden de salida en función de su clasificación en el Campeonato actual.

19.3. - Procedimiento de salida

19.3.1. - La hora exacta de salida figurará en el Carné de Control de cada equipo.

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

19.3.3. - Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rally, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en el Carné de Control.

19.3.4. - A la salida del rally o de una etapa o de una sección, el organizador preverá una salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos.

19.3.5. - A partir de la segunda sección el orden de salida vendrá determinado en función de la clasificación general de la sección precedente. En el caso de que no se disponga de dicha clasificación se continuará con el orden establecido en la sección precedente.

## **Artículo 20. - CIRCULACIÓN**

20.1. - Durante todo el desarrollo del Rally, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación. Todo equipo que lo infrinja será sancionado según el siguiente baremo:

- 1ª Infracción: una penalización de 300 €.
- 2ª Infracción: una penalización de 5 minutos.
- 3ª Infracción: Exclusión.

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

20.3. - En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este Reglamento, bajo reserva de que:

- La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
- La denuncia sean suficientemente detallados para determinar sin duda la identidad del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

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

20.5. - Está prohibido al equipo, bajo pena de penalización según los Artículos 141 y 152 del C.D.I.:

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

## **Artículo 21. - ASISTENCIA**

Será de aplicación todo lo dispuesto en el Código Medioambiental FAIB 2019, especialmente en lo referente a las protecciones frente a vertidos en las zonas de asistencia.

21.1. - Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna sobre un vehículo concursante

21.1.1. - Durante toda la Prueba solo se podrá realizar en las Zonas de Asistencia. Sin embargo el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física ni material exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

21.1.2. - Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "Asistencia prohibida" comprobada por los Oficiales del Rally, entrañará la exclusión de la prueba. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comité de Disciplina de la F.A.I.B.

21.1.3. - Se define como Asistencia Prohibida:

- El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en una Zona de Asistencia, de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar sobre el mismo alguna operación o darle indicaciones relacionadas con alguna operación diferente de las autorizadas.
- La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, excepto en una Zona de Asistencia debiendo tenerse en cuenta –en todo caso- lo establecido para el Refuelling.
- Un vehículo concursante abandonando el itinerario del rally.

## 21.2. - Zonas de asistencia

21.2.1.- Deberán ser indicadas en el itinerario del rally con un C.H. de entrada y otro C.H. de salida.

21.2.2. - Si el organizador prevé un Reagrupamiento y una Z.A. seguidos, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º la Z.A.

21.2.3. - Se obliga que las Z.A. tengan sistemas de extinción adecuados, que correrán a cargo de cada equipo participante.

21.2.4. - El recorrido máximo entre Zonas de Asistencia no deberá ser superior a 150 km.

21.2.5. - Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de las Z.A.

21.2.6. - Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada.

21.2.7. - El tiempo máximo autorizado de asistencia en los Parques será de 30 minutos. El organizador podrá prever que, uno de los Parques de Asistencia intermedios, tenga una duración máxima de 40 min.

21.2.8. - Se podrá prever una Zona de Asistencia de una duración máxima de 15 minutos antes del primer tramo cronometrado. Después del último tramo cronometrado se podrá prever una asistencia de 10 min.

## 21.3. - Vehículos admitidos en una Zona de Asistencia

21.3.1. - Sólo un vehículo de asistencia como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar durante todo el desarrollo de la Prueba. Estos vehículos deberán llevar pegada, en perfecto estado y en lugar visible la placa de identificación en todo el desarrollo de la Prueba. Aquellos equipos que compartan asistencia deberán hacerlo constar en la Hoja de Inscripción para un mejor funcionamiento de la prueba.

## 21.4. - Repostaje.

21.4.1. – Se recomienda que en las Zonas de Asistencia el repostaje se realice delimitando una zona para el mismo, después del C.H. de salida de la misma, debiendo darse un suplemento de 7 minutos para el Sector de que se trate.

21.4.2. - En el momento del repostaje es obligatorio:

- Alejar a los fumadores
- Repostar con el vehículo con el motor parado.
- No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.
- Si los miembros del equipo están en el interior del vehículo, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- Excepto en los vehículos que tienen prevista una toma de presión para el repostaje, éste deberá llevarse a cabo por gravedad, para lo que se recomienda el uso de bidones según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. En cualquier caso la capacidad de los bidones de repostaje queda limitada a 25 litros.
- El número máximo de mecánicos autorizados para realizar el repostaje será de dos (2).
- Si finalizada la operación de repostaje, un vehículo no pudiera arrancar, podrá ser empujado y una vez fuera de la zona de repostaje el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.
- Se aconseja la presencia de 1 vehículo de bomberos con personal y medios adecuados para solventar cualquier incidencia.

21.4.3. - Se autoriza también efectuar repostaje en todas las Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rally. En este caso deben cumplirse los siguientes apartados:

- Únicamente se podrá repostar combustible.
- El repostaje deberá hacerse directamente de los surtidores por el piloto/copiloto o el empleado de la propia Estación de Servicio., sin ninguna otra ayuda exterior.
- El Organizador podrá nombrar Oficiales para verificar el cumplimiento de esta normativa.

#### Artículo 22. - NEUMÁTICOS

22.1. - Los neumáticos a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación FIA para rallies, estando expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”.

22.2. - El número de neumáticos a utilizar es libre. En las Copas o Trofeos el número de neumáticos a utilizar se someterá a los Reglamentos Particulares de las mismas.

22.3. - Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los Oficiales del rally, entrañará una penalización.

#### Artículo 23. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

##### 23.1. - Disposiciones generales

23.1.1. - Todos los controles serán indicados por medio de paneles estándar FIA.

23.1.2. - El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 metros el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

23.1.3. - Toda Zona de Control (la comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con tres barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control.

23.1.4. - La duración de la parada en cualquier Zona de Control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

23.1.5. - La hora ideal de registro queda bajo responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

23.1.6. - Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

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

23.1.8. - Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentando con el plazo establecido para la exclusión.

23.1.9. - Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios de los puestos de control.

##### 23.2. - Señalización de los controles

23.2.1. - Todos los controles estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del Anexo 2.

23.3. - Zona de Control. Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

23.4. - Controles de paso. En estos controles los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carné de control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

23.5. - Controles horarios. En estos controles los comisarios de puesto inscribirán en el carné de control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.

23.6. - Procedimiento del control

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

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

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

23.6.4. - La hora de presentación es aquélla en que un miembro del equipo presenta el carné de control al comisario en funciones.

23.6.5. - Este anotará en el Carnet de control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado Carnet.

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

23.6.7. - El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o en el minuto precedente, excepto en el control horario de salida del rally o sección que deberá presentarse en el minuto que le precede.

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

23.6.9. - Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

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

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

23.6.12. - Cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto a la hora ideal de presentación) será objeto por parte del jefe de puesto del control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

23.7. - Hora de salida de los controles

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

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

a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

a.1.) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).

a.2.) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).

a.3.) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado)



- a.4.) Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
- b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carné de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
- c) Después de haber el pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida párale sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.
- d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

23.8. - Eliminación de carrera, EXCLUSIÓN. Los equipos están obligados 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.

23.8.1. - Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rally o incluso un retraso global (en las pruebas donde hay más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera del equipo por el Director 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).

23.8.2. - Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario, no serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera.

23.8.3. - El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados con la mayor brevedad posible. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

23.9. - Controles de Reagrupamiento

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

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.

23.9.2. - Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo. Los Reagrupamientos o el tiempo destinado a este fin en los reagrupamientos/asistencias, será como mínimo de 15 minutos por sección.

23.9.3. - A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario de puesto su carné de control y recibirán el nuevo carné de control con la hora prevista de salida del reagrupamiento. A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al parque cerrado y una vez en este, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un parque cerrado de reagrupamiento de duración igual o inferior a 10 minutos.

23.9.4. - Después de un reagrupamiento si no es posible la reorganización del orden, los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

## **Artículo 24. - TRAMOS CRONOMETRADOS**

En los tramos, el cronometraje se realizará al segundo en el caso de realizarse manualmente y a la décima si se utilizan medios electrónicos de cronometraje que garanticen su precisión.

24.1. - Los Ouvreurs están prohibidos.



24.2. - El vehículo "0" tomará la salida con un margen de al menos 5 minutos antes de la hora establecida para el primer vehículo participante. El organizador deberá tener en cuenta la longitud del tramo cronometrado por si fuera necesario establecer un tiempo mayor.

24.3. - En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo personal de seguridad reglamentario (casco homologado, dispositivo FHR, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de Exclusión.

24.4. - Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

24.5. - La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado, colocado en línea de salida y con el equipo a bordo. Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de la carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

24.6. - La salida de los tramos cronometrados será dada mediante cuenta atrás. El cronometrador indicará la falta de 15 y 10 segundos y a partir de la falta de 5 segundos efectuará una cuenta atrás con los dedos de la misma mano y de forma visible para el equipo.

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

24.8. - En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.

24.9. - Una falsa salida y sobretodo una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

24.10. - La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada. Se aconseja utilizar célula fotoeléctrica. Los cronometradores deben encontrarse alineados con la línea de cronometraje indicada por el panel de fondo rojo.

24.11. - Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de Carrera. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

24.12. - A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control stop señalizado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carné de control su hora de llegada. Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carné de control del tramo cronometrado del equipo y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

24.13. - Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.

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

24.15. - Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión sólo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

24.16. - Finalización de un tramo cronometrado.

24.16.1. - Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo.

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

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

24.16.4. - A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control STOP se les anotará en su carné de control una hora de salida, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el carné de control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario Fin de Sector.

24.16.5. - En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 24.16.1.

24.16.6. - Todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de esta medida. Le será pues retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios adjudicados a los demás equipos.

24.17. - Vehículos de Seguridad.

Los Organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados "00" y "0". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido. Los pilotos y copilotos de los vehículos "0" y "00" deben tener experiencia en conducción de rallies al objeto de informar al Director de Carrera de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general.

24.18. - Seguridad del tramo.

Cada tramo cronometrado deberá contar con el siguiente dispositivo de seguridad:

- Un coche "R", homologado, completamente equipado y con médico a bordo. También un vehículo con equipamiento de excarcelación y dotación especializada en su manejo.
- Una Ambulancia de S.V.B. (Soporte Vital Básico)
- Una Ambulancia de S.V.A. (Soporte Vital Avanzado).
- Una red de emisoras, intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 3 Km., específica para cada tramo cronometrado, que permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo de la Prueba. Estas emisoras deberán tener comunicación directa con Dirección de Carrera.
- Cada puesto de radio deberá estar claramente señalado (dibujos 12 y 13 del Anexo nº 2) para su perfecta visibilidad por los participantes y resto de vehículos de Organización.
- Una grúa para retirar los vehículos participantes averiados fuera de la carretera.

24.18.1. - Los vehículos señalados se duplicarán cada 15 Km. de tramo cronometrado o múltiplo. La falta de alguno de estos elementos entrañará la anulación del tramo cronometrado.

24.19. - Seguridad de los participantes

24.19.1. - Cada vehículo participante deberá transportar al menos un triángulo rojo reflectante homologado que, en caso de parada del vehículo, en un tramo cronometrado o de enlace, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 m antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. De la misma forma, también deberán transportar al menos un chaleco reflectante homologado que deberá de guardar y usar, tal y como indica el Código de la Circulación, en caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado o de enlace. Al equipo que no observe estas reglas, le será impuesta una penalización.

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

24.20. - Se regulará el uso de banderas amarillas de forma similar al resto de campeonatos, en anexo aparte, para los controles existentes en los diferentes tramos cronometrados.

## **Artículo 25. - PARQUE CERRADO.**

25.1. - Generalidades: durante el régimen de parque cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento. Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

25.1.1. - Desde su entrada en un parque de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

25.1.2. - Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma. Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los elementos de abordaje, revisen y ajusten la presión de sus neumáticos.

25.1.3. - Desde su llegada al final del rally hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del parque cerrado por los Comisarios Deportivos.

25.1.4. - En el parque cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

25.1.5. - A la salida del rally podrá ser previsto un parque cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos como máximo 4 horas antes de la salida.

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

25.1.7. - Solamente los oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

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

25.2. - Reparación en el parque cerrado.

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

25.2.2. - El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, es decir, si el equipo ha tardado 6 minutos en reparar, tendrá una penalización de 60 segundos independientemente de la penalización que pudiera tener respecto a la hora de presentación en el siguiente control horario (Art. 23.6.9). Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

25.2.3. - Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera, con posibilidad de ayuda exterior.

25.2.4. - Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 25.2.2.

25.2.5. - Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida, en caso contrario será penalizado.

25.2.6. - Después de haber aparcado su vehículo en el parque cerrado, el equipo deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho parque cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

## **Artículo 26. - CLASIFICACIONES**

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

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

- Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas durante el desarrollo de una etapa.
- Clasificación final provisional: clasificación publicada por el Director de Carrera al final de la Prueba.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

**Artículo 27. - EMPATE EN UN RALLY/RALLYSPRINT.**

Será de aplicación el artículo 22.1. de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. 2019

**Artículo 28. - PREMIOS**

Será de aplicación el artículo 25. de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. 2019

**Artículo 29. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**

Será de aplicación el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. 2019

**Artículo 30. - ACTAS E INFORME FINAL**

30.1. - Durante el desarrollo del Rally, en las reuniones de Comisarios Deportivos se reflejarán todos los incidentes en las correspondientes actas y decisiones que deberán ser firmadas por todos ellos.

30.2. - El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la F.A.I.B. del Informe Final según el modelo establecido.

**Artículo 31. - PUNTUACIONES, CLASIFICACIÓN PRUEBAS Y CLASIFICACIÓN FINAL DEL CTO.**

SE INSTAURAN LOS COEFICIENTES A, B Y C CON EL SIGUIENTE CRITERIO:

- COEFICIENTE C CON FACTOR MULTIPLICADOR X1 EN RALLYSPRINTS EN MALLORCA,
- COEFICIENTE B CON FACTOR MULTIPLICADOR X1,5 EN RALLYSPRINTS EN MENORCA E EIVISSA Y RALLIES DE MALLORCA,
- COEFICIENTE A CON FACTOR MULTIPLICADOR X1.7 EN RALLIES DE EIVISSA Y MENORCA, Y AQUELLOS ESPECIALMENTE DETERMINADOS POR SUS ESPECIALES CARACTERISTICAS EN MALLORCA (RALLIES COEFICIENTE 1.7 PARA EL 2019: RALLY SOL DE PONENT, RALLY VALL DE SANT PERE Y RALLY DIJOUS BO)

31.1. - Después de cada prueba puntuable se hará la distribución de puntos para el piloto y copiloto, según la clasificación obtenida en la prueba.

**CLASIFICACIÓN GENERAL RALLIES**

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º
Puntos	50	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	1 <small>y sucesivos.</small>

Se otorgarán 2 (dos) puntos extra al equipo que realice el mayor número de Scracht en cada prueba. En caso de empate se otorgará un punto a cada uno de los equipos empatados.

### 31.2- Resultados a retener

Si el Campeonato consta de cinco o menos pruebas se retienen todos los resultados, si consta de seis o siete pruebas se retienen todos los resultados menos uno. Si consta de más de ocho pruebas se retienen todos los resultados menos dos, en este caso se deberá descartar un resultado de la primera mitad del campeonato y otro de la segunda mitad. En el caso de un número de pruebas impar la prueba que defina la mitad de las pruebas se considerará como parte de la mitad del campeonato. Una exclusión o eliminación de carrera es siempre un resultado a retener.

### **Artículo 32. - PREMIOS FINALES**

Al final de la temporada se concederán, como mínimo, los siguientes premios:

Clasificación general pilotos:

CAMPEON TROFEO

SUBCAMPEON TROFEO

Clasificación general copilotos:

CAMPEON TROFEO

SUBCAMPEON TROFEO

Clasificación por Grupos: VENCEDOR TROFEO (por cada uno)

Clasificación Copa Damas: VENCEDORA TROFEO

### Artículo 33.- SUPER RALLY / RALLYSPRINT.

33.1. - Todos Lo equipos retirados dentro de un tramo cronometrado, o en un tramo de enlace podrán acogerse a la fórmula del Súper Rally, solicitando a la Dirección de Carrera o al representante del Concursante su reincorporación.

33.2. - Dentro del tramo cronometrado, el organizador no podrá garantizar que el vehículo se pueda sacar del tramo. La recuperación del vehículo siempre será por medios propios del equipo y no podrán entrar en el tramo ni remolques ni mecánicos hasta que el Director de Carrera lo autorice. Excepcionalmente, si el Director de Carrera lo cree oportuno, las grúas de la organización podrán sacar el vehículo de tramo, con una función exclusivamente de seguridad. En este caso, la grúa dejará el vehículo justo fuera del tramo, ya sea en salidas, meta o en cruces intermedios, a criterio del Director de Carrera.

33.3. - El equipo será quien lleve el coche al Parque de Asistencia donde se podrá efectuar la reparación, pidiendo su reincorporación según el artículo 33.1. Para reincorporarse al rally se deberán seguir los siguientes pasos:

1. Comunicárselo al Director de Carrera
2. Pasar una verificación técnica en el Parque de Trabajo
3. Tener el informe positivo por parte del Comisario Técnico que pase dicha verificación.
4. Tener la autorización del Director de Carrera.

33.4.- Dicho vehículo tendrá que incorporarse al rally a la salida del Parque de Trabajo y siempre en su lugar de la lista de inscritos. Si no tuvieses tiempo de incorporarse al rally en su lugar tendría que hacerlo en el siguiente Parque de Trabajo y nunca en ningún otro punto del Rutómetro. El vehículo se incorporará con un nuevo Carné de Ruta proporcionado por el Comisario de Salida de Parque.

33.5.- En cuanto a la clasificación final, los equipos que se reincorporen aparecerán como RETIRADO

**ANEXO 1  
CUADRO DE PENALIZACIONES**

Art.	Motivo	Veza	Sanción
7.1	Abandono de un miembro del equipo	Todas	Eliminación de Carrera
7.1	Admisión de un tercero a bordo	Todas	Eliminación de carrera
7.2	No figurar nombres o no reglamentarios	Todas	60€
7.4	Intervención de "ouvreaurs"	Todas	Prohibidos
7.5	No asistencia al Briefing	1ª 2ª 3ª	60€ 120€ No autorizado a tomar la salida
7.6	Incumplimiento de normas a seguir por piloto y copiloto en tramo cronometrado	1ª 2ª 3ª	100€ 300€ Exclusión
10	Incumplimiento de la normativa sobre publicidad	Todas	No autorizado a tomar la salida
13.2.3	Acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
14.3.a	Ausencia de uno de los números o placas del rallye	Todas	60€
14.3.b	Ausencia de los números o placas del rally	Todas	Exclusión
15.2	No seguir el itinerario establecido	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
16.5	Carné de control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	Eliminación de carrera
16.7	No presentar el carné de control en los puestos correspondientes	Todas	Eliminación de carrera
16.8	No entregar el carné de control en la llegada de cada Sección	Todas	Eliminación de carrera
16.9	Hacer anotaciones distintas a la del comisario del puesto de control	Todas	Exclusión
16.10	Hacer rectificaciones o modificaciones en el carné de control	Todas	Exclusión
16.11	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un C.H. No entrega del carné de control en cada control.	Todas	Exclusión
17	Incumplimiento de la normativa sobre reconocimientos	Todas	Envío al Tribunal de Disciplina de la FAIB
18.1	Incumplimiento de la normativa sobre Pasaporte Técnico	1ª 2ª 3ª	Amonestación 60€ No autorizado a tomar la salida
18.4	Ropa ignífuga y/o cascos no homologados	Todas	No autorizado a tomar la salida
18.5	Incumplimiento sobre la normativa de pesaje	Todas	Exclusión
18.6	Ausencia de las marcas de identificación	Todas	Exclusión
18.7	Manipulación de las marcas de identificación	Todas	Exclusión
18.8	Utilizar elementos mecánicos no autorizados	Todas	Exclusión
18.9	Incumplimiento de la normativa sobre mecánicos en las verificaciones	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
19.1.3	Entrar en Parque Cerrado de Salida con	Todas	60€












	un retraso máximo de 15 minutos		
19.1.4	Entrar en el Parque Cerrado de Salida con un retraso superior a 15 minutos	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
19.3.2	Retraso en la presentación a la salida del rally, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace hasta un máximo de 15 min.	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso
19.3.2	Retraso de más de 15 minutos en la presentación a la salida del rally, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace	Todas	No autorizado a tomar la salida
20.1	No respetar el Código de Circulación	1ª 2ª 3ª	300€ 5 minutos Exclusión
20.4	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
20.5	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que le adelanten. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
21	Infracciones al Código Medioambiental	Todas	100 €
21.1.3	Infracciones a la normativa de asistencia	Todas	Exclusión
21.2.3	No contar con extintor en zona de asistencia	Todas	100 €
21.2.5	Rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de las Zonas de Asistencia	1ª 2ª 3ª	6€ por km/h de más 12€ por km/h de más Exclusión
21.2.6	No dejar el lugar de la asistencia en las mismas condiciones que se encontró	1ª 2ª 3ª	100€ 200€ 300€
21.4	Incumplimiento de la normativa sobre repostaje	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
22	Incumplimiento de la normativa sobre neumáticos	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
23.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en Parque Cerrado	Todas	Exclusión
23.1.4	Parar en una zona de control más tiempo del necesario	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
23.1.9	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
23.6.2	Detenerse o avanzar excesivamente lentos entre el panel de aviso y la zona de control	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por retraso	10 segundos por minuto o fracción
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto
23.8	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido, o circular marcha atrás en la zona de control.	Todas	Exclusión
23.8.1	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos C. H.	Todas	Eliminación de carrera
23.8.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa de un rally o un retraso global (rally de 2 etapas) de más de 60 min.	Todas	Eliminación de carrera



23.9.1	Poner en marcha el vehículo con ayuda de una batería (externa) transportada en el vehículo	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
23.9.3	No llevar el vehículo inmediatamente al Parque Cerrado	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
24.1	Utilización de "ouvreurs"	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
24.3	No llevar el equipo personal de seguridad durante un tramo cronometrado	Todas	Eliminación de carrera
24.4	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	Eliminación de carrera
24.5	No arrancar en la salida de un tramo dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida	Todas	Eliminación de carrera
24.8	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
24.9	Salida falsa (adelantarse)	1ª 2ª 3ª 4ª	Mínimo 10 segundos Mínimo 1 minuto Mínimo 3 minutos Exclusión
24.10	Detenerse entre el panel amarillo de aviso de meta y el panel stop	Todas	Exclusión
24.11	Rehusar tomar la salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
24.13	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Salida Llegada	Eliminación de carrera 5 minutos de penalización
24.15	Recibir asistencia en tramo cronometrado	Todas	Exclusión
24.19.1	No llevar o colocar correctamente el triángulo rojo reflectante	Todas	A criterio de los C. D. con penalización mínima de 100€
24.19.1	No llevar o colocarse correctamente el chaleco reflectante	Todas	A criterio de los C. D. con penalización mínima de 100€
24.19.2	No mostrar señal de OK	Todas	A criterio de los C. D. con penalización mínima de 300€
25.1	Realizar reparaciones o reavituallamiento en Parque Cerrado	Todas	Exclusión
25.1.7	Empujar un vehículo, en los lugares indicados, personas distintas a las autorizadas	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
25.1.7	Transportar una batería en el vehículo	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
25.2.2	Reparar en las condiciones mencionadas	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto
25.2.5	Sobrepasar la hora establecida	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto
25.2.6	No parar el motor y/o abandonar inmediatamente el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión
25.2.6	Volver a entrar en Parque Cerrado, después de haber salido de él	Todas	A criterio de los C. D. pudiendo llegar a la exclusión

ANEXO Nº 2 - SEÑALIZACION RALLIES

		<p><b>CONTROL HORARIO</b></p> <p>1. PREVIO (Fondo amarillo) inicio de la zona de control a 25 m C.H. 2. CONTROL HORARIO (Fondo rojo)</p>
		<p><b>SALIDA TRAMO CRONOMETRADO</b></p> <p>3. BANDERA CON FONDO ROJO</p>
		<p><b>LLEGADA TRAMO CRONOMETRADO</b></p> <p>4. PREVIO, BANDERA A CUADROS (Fondo amarillo) 5. LLEGADA, BANDERA A CUADROS (Fondo rojo)</p>
		<p><b>CONTROL STOP</b></p> <p>6. STOP CON FONDO ROJO</p>
		<p><b>FIN DE ZONA</b></p> <p>7. FONDO BEIGE CON RAYAS CRUZADAS, Fin de zona de control.</p>
		<p><b>SEGURIDAD - RADIO</b></p> <p>8. PREVIO (Fondo Amarillo) 9. PUNTO RADIO (Fondo Azul)</p>
		<p><b>SEGURIDAD - MÉDICO</b></p> <p>10. PREVIO (Fondo Amarillo) 11. COCHE "R" o AMBULANCIA (Fondo Azul)</p>
		<p><b>VARIOS</b></p> <p>12. PREVIO CONTROL PASO 13. CONTROL DE PASO</p>
		<p>14. REFUELLING 15. FIN REFUELLING</p>