



25 RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE

XACOBEO '93
MEMORIAL ESTANISLAO REVERTER

XACOBEO
GALICIA



REGLAMENTO/REGLEMENT

16, 17 y 18 de Octubre de 1992
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES 92



CONCELLO DE OURENSE



DEPUTACION OURENSE



SECRETARIA XERAL PARA O DEPORTE

La Región



GALICIA CALIDADE

GRAN HOTEL R. SAN MARTIN



RANK XEROX



UNION FENOSA

XXV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE

REGLAMENTO

XXV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE

REGLAMENTO

INDICE

CAPITULO – ARTICULO	PAG.
I – PROGRAMA – HORARIO	
Programa – Horario	5
Tablones oficiales de anuncios	6
II – ORGANIZACION	
Art. 1 – Definición y jurisdicción	7
III – MODALIDADES GENERALES	
Art. 2 – Puntuabilidad	11
Art. 3 – Descripción	11
Art. 4 – Vehículos admitidos	11
Art. 5 – Concursantes admitidos	12
Art. 6 – Solicitud de inscripción – Inscripciones	12
Art. 7 – Derechos de inscripción – Seguro	13
Art. 8 – Modificaciones al reglamento	13
Art. 9 – Interpretación del reglamento	14
IV – OBLIGACIONES GENERALES	
Art. 10 – Equipos	15
Art. 11 – Orden de salida – Placas – Números	15
Art. 12 – Carnet de control	16
Art. 13 – Circulación – Reparaciones	17
Art. 14 – Publicidad	17
V – DESARROLLO DE LA PRUEBA	
Art. 15 – Salida	19
Art. 16 – Disposiciones generales relativas a los controles	19
Art. 17 – Controles de paso – Controles horarios – Eliminación de carrera	20
Art. 18 – Controles de reagrupamiento	22
Art. 19 – Tramos cronometrados	23
Art. 20 – Parques cerrados	24
VI – VERIFICACIONES – PENALIZACIONES	
Art. 21 – Reclamaciones – Apelaciones	27
Art. 22 – Control final	28
Art. 23 – Penalizaciones	29
VII – RECLAMACIONES – APELACIONES – CLASIFICACIONES – PREMIOS	
Art. 24 – Reclamaciones – Apelaciones	31
Art. 25 – Clasificaciones	31
Art. 26 – Premios	32
Art. 27 – Entrega de premios	32
ANEXO I – Terminología	33
ANEXO II – Encargado de las relaciones con los concursantes	35
ANEXO III – Señalización – Controles	37
ANEXO IV – Seguridad en los rallyes internacionales	39

I – PROGRAMA – HORARIO

FECHA	HORA	PROGRAMA	LUGAR
08-08-92	09,00	Apertura de las inscripciones	ESCUADERIA ORENSE Tel. (988) 23.63.12 Fax (988) 21.34.90
02-10-92	09,00	Publicación itinerario y distribución del ROAD BOOK	ESCUADERIA ORENSE
09-10-92	20,00	Cierre de las inscripciones	ESCUADERIA ORENSE
13-10-92	12,00	Publicación de la lista de inscritos	ESCUADERIA ORENSE
16-10-92	11,00	Verificación y marcaje de turbocompresores	L. ARAGONES Y CIA. Ctra. de Vigo, Km. 4
	15,00 a 20,00	Verificaciones administrativas y entrega documentaciones	HOTEL SAN MARTIN Parque San Lázaro ORENSE
	15,00 a 20,00	Marcaje de neumáticos	Explanada PABELLON DE DEPORTES Los Remedios
	16,00 a 21,00	Verificaciones técnicas	PABELLON DE DEPORTES Los Remedios
	23,00	Publicación lista vehículos autorizados a tomar la salida	TABLON ANUNCIOS
17-10-92	06,00 a 07,00	Entrada vehículos a Parque Cerrada de Salida	PARQUE CERRADO Parque San Lázaro ORENSE
	09,00	Salida 1er. participante – Comienzo de la 1ª SECCION	PARQUE S. LAZARO
	12,48	Fin de la 1ª SECCION – REAGRUPAMIENTO	OS MILAGROS
	13,08	Salida 1er. participante – Comienzo de la 2ª SECCION	OS MILAGROS
	17,30	PARQUE DE TRABAJO	LABAUT0, S.A.
	18,30	Fin de la 2ª SECCION – REAGRUPAMIENTO	PARQUE S. LAZARO
	20,30	Salida 1er. participante – Comienzo de la 3ª SECCION	PARQUE S. LAZARO
	23,35	Fin de la 3ª SECCION – REAGRUPAMIENTO	PARQUE S.LAZARO
18-10-92	23,55	Salida 1er. participante – Comienzo de la 4ª SECCION	PARQUE S.LAZARO
	03,00	FIN DEL RALLYE	PARQUE S. LAZARO
	03,30	Verificación final	L. ARAGONES Y CIA.
	09,00	Publicación de resultados	TABLON ANUNCIOS
	12,30	Entrega de premios	PARQUE S.LAZARO

TABLON OFICIAL DE ANUNCIOS

- Hasta el Jueves, 15 de octubre de 1.992 a las 22,00 horas:

ESCUDERIA ORENSE
San Lázaro 20, entresuelo.
ORENSE

- A partir del viernes 16 de Octubre de 1.992 a las 09,00 horas y hasta el fin del rallye:

EDIFICIO TORRE (Planta 8ª - Secretaría del Rallye)
Parque de San Lázaro.
ORENSE

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

II – ORGANIZACION

Art. 1 – DEFINICION Y JURISDICCION

1 – DEFINICION:

Escudería Orense organiza el XXV Rallye Internacional de Orense, con permiso de organización número XXXXX de la Federación Española de Automovilismo, que se desarrollará desde el día 16 al 18 de Octubre de 1.992.

Esta prueba se disputara de acuerdo con lo establecido en el C.D.I. (y sus anexos) de la F.I.A., con los Reglamentos de los Campeonatos de la F.I.S.A., con el Reglamento Deportivo Nacional y con el presente Reglamento, aprobado por la F.E. de A. con fecha:

La prueba tiene Permiso de Organización de la F.E. de A. número:

2 – COMITE DE ORGANIZACION:

Presidente: D. Antonio PEREZ-HUGALDE COLEMAN

Vocales:

D. David FERRER VALEIRAS	D. José Manuel LOPEZ CANAL
D. Antonio SUAREZ SERANTES	D. Alejandro PORTELA INSUA
D. Manuel PEREZ CANABAL	D. Luis REVERTER GIL
D. Gaspar SIERRA OSORIO	D. Antonio FRAGA FERNANDEZ
D. José VARELA LOSADA	D. Antonio FERNANDEZ RODRIGUEZ
D. Adolfo RGÚEZ. DE LA RUA ROMAN	D. Juan RGÚEZ. DE LA RUA ROMAN
D. Manuel GUTIERREZ LOPEZ	D. Julio FERNANDEZ MASEDA
D. Modesto PRIETO PEREZ.	D. David MORANTE SUEIRO
D. Leopoldo MARQUINA ROMERO	D. José M ^a GONZALEZ CUIÑAS

3 – OFICIALES DE LA PRUEBA

COMISARIOS DEPORTIVOS:

Presidente: D. Carlos BERTRAND MERINO Lic. OA-0276-V.

D Fernando RIVEIRO BATISTA	Lic. CD-A-65.
D. José Manuel GONZALVEZ LOPES	Lic. CD-A-148.
D. José Ignacio TAMAYO ORTEGA	Lic. OA-0344-M.
D. Julio BOUZO COUCEIRO	Lic. OA-0679-GA.

DIRECTOR DE CARRERA:

D. Antonio PEREZ-HUGALDE COLEMAN Lic. OA-0678-GA.

DIRECTORES ADJUNTOS:

D. Antonio SUAREZ SERANTES	Lic. OA-0681-GA.
D. Antonio FERNANDEZ RODRIGUEZ	Lic. OA-0680-GA.
D. Antonio LOPEZ DIAZ	Lic. OA-0682-GA.

OBSERVADOR F.E. de A.:

D. Juan Julio BARBERO CARRASCO.

OBSERVADOR F.G.A.:

D. Angel LONGUEIRA .

SECRETARIO GENERAL:

D. José Ramón GONZALEZ RODRIGUEZ Lic. OA-0213-GA.

SECRETARIA GENERAL ADJUNTA:

D^a Lourdes ATANES LOPEZ.

COMISARIO JEFE DE SEGURIDAD:

D. José María GONZALEZ CUIÑAS Lic. OA-0675-GA.

COMISARIOS TECNICOS:

Presidente: D. Joaquin BONAVILA OLIU Lic. OC-0060-CAT.

D. Lluís SARRAT ALEGRE Lic. OC-0048-CAT.
D. Eduardo CANAL CORTIÑAS Lic. OC-0297-GA.
D. Raúl IGLESIAS LOPEZ Lic. OC-0294-GA.
D. Santiago GOMEZ ALVAREZ Lic. OC-0295-GA.
D. Juan Benito DEZA FIGUEIRAS Lic. OC-0298-GA.
D. Carlos FEIJOO RODRIGUEZ Lic. OC-0296-GA.

COORDINADOR GENERAL:

D. Adolfo RGUEZ. DE LA RUA ROMAN Lic. OA-0655-GA.

RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES:

Comisario: D. Marcelo RODRIGUEZ CARBONE Lic. OA-0676-GA.
Adjunto: D. José Luis RODRIGUEZ PEREZ

RELACIONES CON LA PRENSA:

Comisario: D. Gaspar SIERRA OSORIO.
Adjunto: D. David FERRER VALEIRAS.

COMISARIOS JEFES DE SERVICIOS:

Servicios Médicos: Dr. D. Juan RODRIGUEZ DE LA RUA ROMAN.
Dr. D. Julio FERNANDEZ MASEDA.

Rel. con oficiales: D. Manuel PEREZ CANABAL.

Clasificaciones: D. Modesto PRIETO PEREZ.

Material: D. Antonio FRAGA FERNANDEZ.

Rel. Públicas: D. Leopoldo MARQUINA ROMERO.
D. Horacio CANEIRO.
D. Juan GUEDE GONZALEZ.

JEFES DE TRAMO:

D. Luis REVERTER GIL Lic. OA-0673-GA.
D. Alejandro PORTELA INSUA Lic. OA-0672-GA.
D. Manuel GUTIERREZ LOPEZ Lic. OA-0677-GA.
D. José Manuel LOPEZ CANAL Lic. OA-0670-GA.
D. Darío MARTINEZ CORTIÑAS Lic. OA-0669-GA.
D. Luciano VELOSO FRUCTUOSO Lic. OA-0671-GA.

JEFES DE PARQUES Y REAGRUPAMIENTOS:

D. Saturnino YAÑEZ PEREZ.
D. Julio LOPEZ DOMINGUEZ.
D. Julio GUTIERREZ LOPEZ.
D. Marcial GONZALEZ IGLESIAS.

CRONOMETRADORES:

Colegio de Oficiales de ESCUDERIA ORENSE.



Comisario Relaciones con los participantes:
D. Marcelo RODRIGUEZ CARBONE



Adjunto Relaciones con los participantes:
D. José Luis RODRIGUEZ PEREZ

III – MODALIDADES GENERALES

Art. 2 – PUNTUABILIDAD

El XXV Rallye Internacional de Orense, es puntuable para los siguientes Campeonatos y Trofeos:

- Campeonato de España de Conductores de Rallyes (Coef. 6).
- Campeonato de España de Copilotos de Rallyes (Coef. 6).
- Campeonato de España de Marcas (Coef. 6).
- Copa de España de Grupo N (Coef. 6).
- Campeonato de Galicia de Rallyes de asfalto (Coef. 8).
- Desafío Peugeot.
- VII Challenge BMW-AUTO.
- VI Challenge CITROEN.
- VII Copa Renault CLÍO de Galicia.
- Copa Seat Marbella de Rallyes de Galicia.
- Trofeo Promoción ESCUDERIA ORENSE.

Art. 3 – DESCRIPCION

El XXV Rallye Internacional de Orense consiste en un recorrido de 634,350 Kms. de los cuales 212,620 Kms. corresponden a tramos cronometrados por carreteras asfaltadas y cerradas al tránsito, esta dividido en 4 Secciones. El Itinerario-Horario figura en el Complemento I del presente Reglamento. En el Carnet de Control y en el Carnet de Itinerario (Road-Book) constan detallados el recorrido, Etapas y Secciones así como los Controles Horarios, de Paso, Neutralizaciones y Reagrupamientos. La hora oficial de la prueba será la de R.N.E.

Art. 4 – VEHICULOS ADMITIDOS

4.1 – Seran admitidos los siguientes vehículos:

- Vehículos de Producción (Grupo N).
- Vehículos de Turismo (Grupo A).
- Vehículos de Sport (Grupo B) de hasta 1600 c.c. y 300 CV.

4.2 – Los vehículos de Producción (Grupo N) serán repartidos en clases de cilindrada:

- | | |
|-----------|--|
| Clase I | - Hasta 1.300 c.c. |
| Clase II | - Más de 1.300 c.c. y hasta 1.600 c.c. |
| Clase III | - Más de 1.600 c.c. y hasta 2.000 c.c. |
| Clase IV | - Más de 2.000 c.c. y hasta 2.500 c.c. |
| Clase V | - Más de 2.500 c.c. en adelante. |

4.3 – Los vehículos de Turismo (Grupo A) serán repartidos en clases de cilindrada:

- | | |
|------------|--|
| Clase VI | - Hasta 1.300 c.c. |
| Clase VII | - Más de 1.300 c.c. y hasta 1.600 c.c. |
| Clase VIII | - Más de 1.600 c.c. y hasta 2.000 c.c. |
| Clase IX | - Más de 2.000 c.c. y hasta 2.500 c.c. |
| Clase X | - Más de 2.500 c.c. en adelante. |

4.4 – Los vehículos de Sport (Grupo B) serán repartidos en clases de cilindrada:

- Clase XI – Hasta 1.300 c.c.
- Clase XII – Más de 1.300 c.c. y hasta 1.600 c.c.

4.5 – Se autoriza el montaje de carenajes de protección inferior. Se autoriza el montaje de faros suplementarios. El número de faros debe ser par.

Art. 5 – CONCURSANTES ADMITIDOS

5.1 – Será admitida toda persona física o moral, titular de una licencia de Concurstante expedida por la F.E. de A. valedera para el año en curso. En caso de pruebas internacionales la licencia de concursantes extranjeros deberá venir acompañada del preceptivo permiso de su A.D.N.

5.2 – Durante el transcurso de una prueba y siempre que el concursante sea una persona moral y no forme parte del equipo a bordo, todas sus obligaciones y responsabilidades incumben en su totalidad, solidariamente y por indiviso, al primer conductor, declarado en el boletín de inscripción.

ART. 6 – SOLICITUD DE INSCRIPCION – INSCRIPCIONES

6.1 – Toda persona que desee participar en el XXV Rallye Internacional de Orense, deberá remitir la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada a la Secretaría General del Rallye, **ANTES DE LAS 20,00 HORAS DEL DIA 9 DE OCTUBRE DE 1.992.**

Está prohibido el cambio de un concursante después del cierre de inscripciones. Un miembro del equipo puede ser sustituido, previo acuerdo del Comité de Organización, hasta las verificaciones técnicas que preceden a la salida de la prueba. El cambio del otro miembro del equipo, antes de las verificaciones técnicas de salida, está sujeto al acuerdo de la F.E. de A. Los dos miembros del equipo están en libertad de repartirse (si están en posesión de la licencia de conductor) entre ellos el tiempo de conducción.

6.2 – Si la prueba es de carácter internacional y en el caso de concursantes extranjeros, el boletín de inscripciones deberá estar obligatoriamente visado por la Autoridad Deportiva Nacional del concursante.

6.3 – Ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones, el concursante podrá reemplazar el vehículo inscrito por otro del mismo grupo y de la misma clase.

6.4 – Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba un vehículo no correspondiera con las características del grupo y/o clase en los cuales se ha inscrito, a propuesta de los Comisarios Técnicos este vehículo podrá ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al grupo y/o clase que le corresponda.

6.5 – Por el mero hecho de firmar el boletín de inscripción, el concursante así como todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional así como a las disposiciones del presente reglamento.

6.6 – El Comité de Organización se reserva el derecho de rehusar la inscripción de un concursante o de un conductor sin tener que dar los motivos (Art. 74 del CDI).

6.7 – El número de inscritos se fija en un máximo de 100 vehículos.

Art. 7 – DERECHO DE INSCRIPCIÓN – SEGURO

- 7.1 – Los derechos de inscripción se fijan en:
20.000 pesetas, aceptando la publicidad propuesta por la Organización.
40.000 pesetas, en caso de no aceptarse la mencionada publicidad.
- 7.2 – La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción.
- 7.3 – Los derechos de inscripción comprenden la firma del seguro garantizando la responsabilidad civil del concursante frente a terceros (150 millones de pesetas). El seguro entrará en vigor desde la entrada en el parque pre-salida y cesará al final de la prueba o en el momento de abandono o exclusión.
- 7.4 – Los vehículos de asistencia, incluso ostentando placas específicas facilitadas por la Organización no serán considerados bajo ningún concepto como vehículos participantes en la prueba. En consecuencia, no están cubiertos por la póliza de seguro contratada por la organización y quedan bajo su única responsabilidad.
- 7.5 – Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos:
- a) a los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
 - b) en caso de que la prueba no se celebrara.
- Los organizadores podrán eventualmente reembolsar parte de los derechos a los concursantes que por razones de fuerza mayor debidamente justificados, no pudieran presentarse a la salida.
- 7.6 – La póliza contratada por la organización cubre las garantías exigidas por la Federación Española de Automovilismo, garantizando:
- a) La responsabilidad civil obligatoria de acuerdo con lo estipulado en las disposiciones vigentes en España.
 - b) El pago de aquellas sumas de que resulten civilmente responsables los participantes por accidentes o incendios causados por los automóviles que tomen parte en la prueba hasta una cuantía de 150.000.000 de ptas. por accidente.
- 7.7 – En caso de accidente el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se hará constar las circunstancias del accidente así como los nombres y direcciones de los testigos.
- 7.8 – Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los Organizadores y los conductores titulares quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la Organización. Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.
- 7.9 – Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar por su cuenta y a su conveniencia los seguros individuales que estimen oportuno.
- Los concursantes y conductores, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la Entidad y a los organizadores de la prueba y renuncian a formular reclamación alguna sobre los mismos.

Art. 8 – MODIFICACIONES AL REGLAMENTO – COMPLEMENTOS

Las disposiciones del presente reglamento sólo podrán ser modificadas dentro de lo estipulado en los Art. 66 y 141 del CDI.

Se comunicará por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del presente reglamento, todas las eventuales modificaciones o disposiciones suplementarias. Estos complementos serán expuestos en los tableros de avisos, situados en las secretarías y oficinas

permanentes del rallye. Serán igualmente comunicados directamente a los participantes, quienes deberán firmar un acuse de recepción, salvo caso de imposibilidad material durante el transcurso de la prueba.

Art. 9 – INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

- 9.1 – El Director de la prueba es el responsable de la aplicación del presente reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar al Colegio de Comisarios Deportivos de cualquier decisión importante que tome en aplicación de la reglamentación general o particular de la prueba.
- 9.2 – Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al Colegio de Comisarios Deportivos para su previo estudio y decisión (Art. 171 y siguientes del CDI).
- 9.3 – Igualmente cualquier caso no previsto en el reglamento será estudiado por el Colegio de Comisarios Deportivos el cual tiene únicamente poder de decisión (Art. 141 del CDI).
- 9.4 – En caso de duda en la interpretación del presente reglamento, si se tratase de una prueba internacional, el texto editado en lengua castellana, dará fé, excepto en los rallyes que se rijan por los Reglamentos del Campeonato de Europa o del Mundo.
- 9.5 – Para la exacta interpretación de este texto serán aceptadas las siguientes palabras:
 - a) "Concursante" definición utilizada bien para las personas físicas bien para las personas morales.
 - b) "Equipo" se entiende el primer conductor y el copiloto.
- 9.6 – El primer conductor asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.
- 9.7 – Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por el concursante o los miembros del equipo, será juzgada por el Colegio de Comisarios Deportivos quien aplicará eventuales penalizaciones pudiendo llegar hasta la exclusión.

permanentes del rallye. Serán igualmente comunicados directamente a los participantes, quienes deberán firmar un acuse de recepción, salvo caso de imposibilidad material durante el transcurso de la prueba.

Art. 9 – INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

- 9.1 – El Director de la prueba es el responsable de la aplicación del presente reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar al Colegio de Comisarios Deportivos de cualquier decisión importante que tome en aplicación de la reglamentación general o particular de la prueba.
- 9.2 – Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al Colegio de Comisarios Deportivos para su previo estudio y decisión (Art. 171 y siguientes del CDI).
- 9.3 – Igualmente cualquier caso no previsto en el reglamento será estudiado por el Colegio de Comisarios Deportivos el cual tiene únicamente poder de decisión (Art. 141 del CDI).
- 9.4 – En caso de duda en la interpretación del presente reglamento, si se tratase de una prueba internacional, el texto editado en lengua castellana, dará fé, excepto en los rallyes que se rijan por los Reglamentos del Campeonato de Europa o del Mundo.
- 9.5 – Para la exacta interpretación de este texto serán aceptadas las siguientes palabras:
 - a) "Concursante" definición utilizada bien para las personas físicas bien para las personas morales.
 - b) "Equipo" se entiende el primer conductor y el copiloto.
- 9.6 – El primer conductor asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.
- 9.7 – Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por el concursante o los miembros del equipo, será juzgada por el Colegio de Comisarios Deportivos quien aplicará eventuales penalizaciones pudiendo llegar hasta la exclusión.

IV – OBLIGACIONES GENERALES

Art. 10 – EQUIPOS

- 10.1 – Sólo se autorizará la salida a los equipos compuestos exclusivamente por dos personas. Los dos miembros del equipo serán designados como primer conductor y copiloto.

Ambos miembros del equipo podrán conducir en el transcurso de la prueba y, en este caso, deberán poseer obligatoriamente una licencia de conductor expedida por la F.E. de A. (o su ADN en pruebas internacionales) valedera para el año 1992.

- 10.2 – Ambos miembros del equipo deberán encontrarse a bordo del vehículo durante todo el transcurso de la prueba, salvo en los casos previstos por el reglamento. 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.
- 10.3 – Un impreso específico, considerado como "carnet de identidad" del equipo, sobre el cual deberán figurar fotos recientes de identidad (4 x 4 cm.) y las firmas de los dos miembros del equipo así como los detalles relativos al vehículo, deberá encontrarse a bordo del vehículo durante toda la duración de la prueba y ser presentado a toda petición oficial bajo pena de exclusión.

Art. 11 – ORDEN DE SALIDA – PLACAS – NUMEROS

- 11.1 – El orden de salida de la primera etapa será efectuado según el orden creciente de los números de competición. La atribución de los números de competición se efectuará respetando el siguiente orden:

serie 1: conductores calificados por la FIA – 1ª lista.
serie 2: conductores calificados por la FIA – 2ª lista.
serie 3: todos los demás conductores, a criterio de los organizadores.

- 11.2 – El orden de salida inicial no podrá ser modificado hasta tanto no se efectúe como mínimo el 10% del kilometraje total de los tramos cronometrados.

El orden de salida de las etapas posteriores será establecido de acuerdo con la clasificación provisional al final de la etapa precedente. En el supuesto de la imposibilidad material de establecer esta clasificación en tiempo hábil, la salida será dada según el orden de llegada de la etapa anterior.

- 11.3 – El Comité Organizador facilitará a cada equipo dos placas reglamentarias del rallye así como los dos números de competición.
- 11.4 – Las placas del rallye deberán ser colocadas de forma visible, en la parte delantera y trasera del vehículo durante todo el transcurso de la prueba. No deberán cubrir, ni siquiera parcialmente, las placas de matrícula del vehículo.
- 11.5 – Los números de competición suministrados por la organización deberán figurar durante todo el rallye a ambos lados del vehículo. Está totalmente prohibido recortar, bajo pena de exclusión, la publicidad obligatoria. Además se facilitarán números sueltos de color naranja de una altura de 15 cm. que deberán ser colocados obligatoriamente en la parte superior derecha de la luneta posterior, según el sentido de marcha del vehículo.
- 11.6 – En cualquier momento de la prueba la constatación de:

- La ausencia o alteración de uno de los números de competición o de una sola placa de la prueba entrañará una penalización en metálico (Art. 23).

- La ausencia simultánea de los números de competición de las puertas o de las dos placas de la prueba entrañará la exclusión (Art. 23).
- 11.7 - En ambos lados de la parte delantera del vehículo, deberán figurar los nombres del primer conductor y de su copiloto así como la bandera de la nacionalidad de los pilotos. El incumplimiento de esta norma entrañará una penalización en metálico (Art. 23).
- 11.8 - Los organizadores proveerán a cada equipo de:
- a) Un juego de placas de rallye, compuesto de:
- Para la parte delantera: una placa en la que se colocará un rectángulo de 43 x 21,5 cm.
- Para la parte trasera: un autoadhesivo que se pegará en un rectángulo de 28 cm. de largo y 15 cm. de alto, transparente desde el interior del vehículo y fijado sobre la parte baja de la luneta trasera. Un espacio de 15 cm. de altura x 8 cm. de ancho se reservará para el número del concursante.
- b) Un juego de paneles de puertas de forma rectangular y de dimensiones: 50 cm. de ancho x 52 cm. de alto.
- Los números de competición deberán aparecer en negro sobre fondo blanco de 50 cm. de ancho x 38 cm. de alto.
- La publicidad se insertará en una superficie que tendrá la misma anchura y 14 cm. de alto (o 2 x 7 cm. de alto, por arriba y por debajo de los números).
- Todos los caracteres del sponsor deberán ser como máximo del mismo tamaño y del mismo espesor que la de la prueba.
- El texto de esta publicidad deberá estar precisada en el reglamento o lo más tarde 1 mes antes de la salida de la prueba en un anexo oficial.

Art. 12 - CARNET DE CONTROL

- 12.1 - A la salida del rallye los participantes recibirán un Carnet de Control en el que figurarán los tiempos impartidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios. El Carnet deberá ser entregado al control de llegada de cada Sección, siendo sustituido en el momento de la salida por otro nuevo.
- El equipo es el único responsable de su Carnet de Control.
- 12.2 - 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.
- 12.3 - Toda rectificación o modificación hecha sobre el carnet de control, que no esté refrendada por el Comisario responsable del puesto de control entrañará la exclusión.
- 12.4 - La falta de cualquier visado o la no entrega del carnet de control a cada uno de los puestos de control (Control Horario, de Paso), reagrupamiento o a la llegada, entrañará la exclusión.
- 12.5 - Las fichas de los tramos cronometrados forman parte integrante del carnet de control y están sometidas a todas las penalizaciones antes indicadas.
- 12.6 - La presentación del carnet de control en los diferentes controles y la exactitud de las anotaciones quedan bajo la única responsabilidad del equipo.
- 12.7 - Corresponde, pues, al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet al comisario responsable y de verificar que la inscripción de los tiempos ha sido correcta. Solamente el Comisario está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control, manualmente o bien por medio de un aparato impresor.

Art. 13 – CIRCULACION – REPARACIONES

- 13.1 – Durante el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar las prescripciones del Código de la Circulación de este país. Todo equipo que infrinja las prescripciones será sancionado según el siguiente baremo:

Desglose de las penalizaciones en metálico y tiempo:

- a) 1ª infracción: una penalización de 50.000 pesetas.
- b) 2ª infracción: una penalización de 5 minutos.
- c) 3ª infracción: exclusión.

Los agentes que constatasen una infracción al Código de la Circulación, por parte de un equipo, deberán notificársela de igual forma que la utilizada para cualquier usuario. En el caso de que decidieran no parar al conductor infractor, podrán pedir a los organizadores la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular de la prueba, bajo reserva de que:

- a) La notificación de la infracción lleve a los organizadores por vía oficial y con una comunicación escrita, antes de la publicación de los resultados.
- b) Los boletines de denuncia sean suficientemente detallados para determinar sin lugar a dudas la identidad del infractor, el lugar y la hora.
- c) Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

- 13.2 – Durante todo el rallye, están permitidas libremente las reparaciones y reavituallamiento, salvo en los casos especialmente prohibidos por disposiciones del presente reglamento.

- 13.3 – Está prohibido a los concursantes bajo pena de exclusión, remolcar, transportar o hacer empujar a los vehículos, si no es para devolverlos a la calzada o dejar libre la carretera.

- 13.4 – Está igualmente prohibido a los concursantes, bajo pena de exclusión de la prueba:

- a) bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que los adelante.
- b) comportarse de manera incompatible con el espíritu deportivo.

- 13.5 – Se recuerda a los participantes que queda terminantemente prohibido poner marcas sobre señales de tráfico, obras de fábrica, piso, etc.

Art. 14 – PUBLICIDAD

- 14.1 – Está permitido a los concursantes colocar libremente todo tipo de publicidad en sus vehículos, siempre y cuando:

- a) esté permitida por los Reglamentos de la FIA y de la FE de A.
- b) no sea contraria a los buenos modos y costumbres.
- c) no invada parte de los espacios reservados a las placas y números de competición.
- d) no impida la visión del equipo a través de los cristales.

- 14.2 – Las publicidades propuestas por los organizadores son las siguientes:

- a) **Obligatoria:**

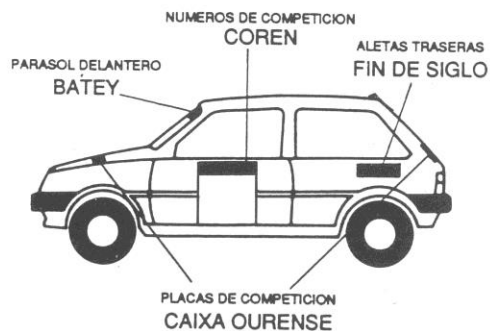
El espacio publicitario arriba y/o abajo de los números de competición colocados en las puertas del vehículo y el de las placas del rallye, están reservados para la publicidad. No serán autorizados a tomar la salida los vehículos no conformes (Art. 23).

- b) **Facultativa:**

2 placas de 25 x 10 cm. a cada lado del parabrisas.
2 placas de 35 x 20 cm. a cada lado bajo el cristal trasero.

Los concursantes podran rechazar esta publicidad adicional (si ésta fuera contraria a sus intereses); los derechos fijados en tal caso serán el doble de los derechos de inscripción con publicidad.

El texto y la ubicación de la publicidad, tanto obligatoria como facultativa, se hará de acuerdo al siguiente esquema:



V – DESARROLLO DE LA PRUEBA

Art. 15 – SALIDA

Antes de la salida, los vehículos participantes serán agrupados en un parque de pre-salida situado en el Parque de San Lázaro (ORENSE). Los participantes deberán depositar sus vehículos en el mencionado Parque de Salida, de acuerdo con el horario establecido en el Capítulo I – PROGRAMA-HORARIO.

Entrar con un retraso inferior a 15 minutos en el Parque de Salida entrañará la penalización siguiente: 10.000 pesetas por minuto de retraso.

Con un retraso superior a 15 minutos, el Colegio de Comisarios Deportivos podrá denegar la salida a los participantes retrasados, salvo causa de fuerza mayor aceptada por aquél.

Los vehículos podrán ser presentados por un mandatario cualquiera de los concursantes.

La salida de los vehículos será dada de acuerdo con el programa de la prueba. El intervalo de un minuto entra cada vehículo podrá ser aumentado si las circunstancias lo permitieran siendo el mismo para todos los Equipos.

15.1 – La hora exacta de salida figurará en el Carnet de Control.

Presentarse con retraso a la salida del rallye, o de una etapa, o de una sección, será penalizado a razón de un minuto por minuto de retraso. Será denegada la salida al equipo que se presente con un retraso superior a 10 minutos.

Los equipos disponen de 10 minutos para presentarse en la salida de la prueba o de una etapa o de una sección. Si se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora exacta de la salida será anotada en el carnet de control. En el primer control previo a un tramo cronometrado, el equipo con retraso será intercalado en el orden de salida en un lugar que los comisarios consideren oportuno. El intervalo mínimo de un minuto entre los participantes debe ser respetado.

15.2 – Los equipos tienen la obligación, bajo pena de exclusión, de hacer controlar su paso por todos los puntos mencionados en el carnet de control, en orden correlativo. El tiempo ideal entre dos CH figurará en el carnet de control.

15.3 – Las horas y minutos serán siempre indicadas de 00,01 a 24,00, siendo sólo contados los minutos cumplidos. Durante el transcurso del rallye, la hora oficial será la mencionada en el Art. 3.

15.4 – Todos los equipos recibirán un carnet de itinerario (road-book) que describirá con detalle el recorrido a seguir, el cual es obligatorio bajo pena de exclusión.

Art. 16 – DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LOS CONTROLES

16.1 – Todos los controles, es decir, controles horarios y de paso, salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento o de neutralización, serán indicados por medio de paneles estandarizados FISA (Altura mínima 1,50 metros, figura de señalización 70 cm. mínimo de diámetro).

16.2 – El comienzo de una zona de control estará indicada por un panel de aviso, de fondo amarillo. A una distancia de aproximadamente 25 m. el emplazamiento del puesto de control, aproximadamente 50 m. más lejos, estará indicado el fin de la zona de control con un panel final de fondo beige con tres barras transversales negras.

16.3 – Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el primer panel de aviso amarillo y el último panel final beige con tres barras transversales negras) es considerada como Parque Cerrado (Art. 20).

- 16.4 – La duración de la parada en cualquier zona de control no deberá exceder al tiempo necesario para las operaciones de control.
- 16.5 – Está estrictamente prohibido bajo pena de exclusión:
- penetrar en una zona de control por una dirección distinta a la prevista en el itinerario del rallye.
 - volver a atravesar o volver a entrar en una zona de control una vez que el carnet haya sido visado en ese control.
- 16.6 – La hora ideal de registro queda bajo la única responsabilidad de los equipos, los cuales podrán consultar el reloj oficial sobre la mesa del puesto de control.
Los comisarios del puesto no podrán dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
- 16.7 – Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer equipo. Salvo decisión contraria del Director del rallye, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último, aumentada con el plazo de exclusión.
- 16.8 – Los equipos deben, bajo pena que pudiera llegar hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos, seguir las instrucciones del Comisario en función de cualquier puesto de control.
- 16.9 – Las identificaciones de los comisarios de ruta y de los jefes de tramo serán las siguientes:
- Comisarios de ruta: Petos de color amarillo.
 - Cronometradores: Petos de color azul.
 - Jefes de Tramo: Petos de color blanco.

Art. 17 – CONTROLES DE PASO – CONTROLES HORARIOS – ELIMINACION DE CARRERA

17.A – Controles de paso:

Los comisarios en funciones en estos controles, deberán simplemente visar el carnet, sin mencionar la hora de paso, en el momento que les sea presentado por el equipo.

17.B – Controles horarios:

En estos controles, los comisarios inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del Equipo.

Funcionamiento del control:

- 17.B.1 – El control empieza su actuación cuando un vehículo sobrepasa el panel de aviso amarillo (principio de zona) estando en la zona de control horario.
Entre el panel de aviso y el puesto de control horario, queda prohibido al Equipo pararse o rodar a marcha excesivamente lenta.
Sólo se podrá anotar la hora real de paso en el carnet de control si los dos miembros del equipo y el vehículo se encuentran en la zona del control y a inmediata proximidad de la mesa de control.
La hora de paso es exactamente aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones. Este anotará fielmente en el carnet de control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de paso.
La hora ideal de paso se obtiene sumando el tiempo otorgado para recorrer el sector de enlace con la hora de salida de este sector, siendo dichos tiempos expresados en hora y minutos.
El equipo no estará sometido a ninguna penalización por adelanto si la hora de llegada del vehículo a la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de control o el que le preceda.
Los equipos no penalizarán por retraso si se presentan en el transcurso del minuto correspondiente al de su hora de paso ideal.
Ejemplo: un equipo que debe pasar un control a las 18h 58', no penalizará si su carnet es controlado entre las 18h 58' 00" y las 18h 58' 59".

17.B.2 – En cambio, cualquier diferencia sobre la hora ideal será penalizada de la siguiente forma:

- a) Todo retraso sobre la hora ideal de llegada a un control horario será penalizado a razón de 60 segundos por minuto o fracción de minuto.
- b) Todo adelanto sobre la hora ideal de llegada a un control horario será penalizado a razón de 120 segundos por minuto o fracción de minuto.

Los equipos podrán entrar con adelanto sin incurrir en penalización en los controles horarios de llegada de: **Fin 2ª Sección (C.H. 16) y Fin 4ª Sección (C.H. 30, final de etapa).**

Por último, cualquier incumplimiento de un participante en contra de las normas antes indicadas (especialmente el hecho de penetrar en una zona de control con un adelanto superior a un minuto antes del transcurso de la hora ideal de paso) será objeto por parte del comisario en funciones en el control de un informe escrito que será transmitido al Director de la Prueba.

Salida de los Controles:

Cuando un sector de enlace no empiece con un tramo cronometrado, la hora de paso inscrita en el carnet de control constituye a la vez la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

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

Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control (ver Art. 16.3 y Art. 20), cuyos paneles serán dispuestos como sigue:

- a) panel de aviso amarillo (principio de zona).
- b) a unos 25 m. panel rojo con reloj (control horario).
- c) a una distancia de 50 a 200 m. panel rojo con bandera (salida tramo cronometrado).
- d) por último, unos 50 m. más lejos, panel beige con tres barras transversales (fin de zona).

En el C.H. de llegada del sector de enlace, el Comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de paso del equipo, por otra parte la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Respetará una separación de 3 minutos con el fin de permitir al equipo que se prepare para tomar la salida.

En las zonas de control precedentes a la salida de un tramo cronometrado está permitido al equipo cambiar un neumático pinchado, con los medios de abordaje solamente. Será concedido al equipo, exclusivamente a este efecto, una neutralización de 5 m. máximo, descontados a partir de su hora de registro en el C.H.. Sobrepasar el plazo concedido será penalizado.

Después de haber pasado el CH, el equipo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El comisario en funciones anotará en la ficha del tramo, la hora de salida de este tramo, la cual 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 reglamentario.

Si en caso de incidente, existiera una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fé, excepción hecha de una decisión en contra del Colegio de Comisarios Deportivos.

17.C – Eliminación de Carrera:

17.C.1 – Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles, o un retraso superior a 15 minutos al final de cualquiera de las secciones del rallye o incluso un retraso global de más de 30 minutos al final del rallye entrañará la eliminación de Carrera.

17.C.2 – Un avance sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retardo que entrañará la exclusión. Pero en ningún caso las penalizaciones por avance en control horario serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la Eliminación de Carrera.

Ejemplos:

Sector de enlace A: salida 12h00' – tiempo ideal 1h00' – hora de paso 13h10'
penalización por retraso: 10 minutos.
retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10 minutos.

Sector de enlace B: tiempo ideal 1h30' – hora de paso: 14h20'.
penalización por adelanto: 20 minutos.
retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10 minutos (no aumenta penaliz.)

Sector de enlace C: tiempo ideal 2h00' – hora de paso 16h30'
penalización por retraso: 10 minutos
retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10 minutos adicionales.

TOTAL SECTORES DE ENLACE: A + B + C
penalización total (por retraso y adelanto)
 $10 + (20 \times 2 = 40) + 10 = 60$ minutos.
retraso a tener en consideración para la eliminación de carrera:
 $10 + 10 = 20$ minutos.

17.C.3 – El plazo de eliminación de carrera puede ser modificado en cualquier momento, a propuesta del Director de Carrera, por el Colegio de Comisarios Deportivos. Los equipos serán informados a la mayor brevedad posible.

17.C.4 – La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado sólo podrá ser aplicada al final de una sección o al final de una etapa.

ART. 18 – CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

18.1 – Varias zonas de reagrupamiento serán establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida serán sometidos a las normas generales que rigen los puestos de control (Art. 16 y 20).

18.2 – Los reagrupamientos sirven para reducir los intervalos más o menos importantes que se puedan crear entre los equipos como consecuencia de los retrasos y/o abandonos habidos. Es preciso, pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo.

Ejemplo:

120 vehículos en la salida del rallye.
primer reagrupamiento de 4 horas.
hora de salida del reagrupamiento: 12h01'.

- a) Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h01'.
Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 10h00'.
- b) Hora real de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h55'.
Hora real de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 11h50'.
(60 vehículos han abandonado en esta parte del rallye).
- c) Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'.
Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'.

Las paradas respectivas serán pues de:

Para el vehículo nº 1: 3h y 16 minutos.
Para el vehículo nº 120: 1h y 10 minutos.

18.3 – Al llegar a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario del puesto su carnet de control así como las fichas de los tramos cronometrados y recibirán instrucciones sobre la hora real de salida. A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al Parque Cerrado (Art. 20).

El orden de salida será el mismo que el de llegada. En el momento de la salida un nuevo carnet de control será entregado a los participantes.

- 18.4 - Después de un reagrupamiento el orden de salida se efectuará, siempre que sea posible, de acuerdo con la clasificación establecida después de la llegada a este reagrupamiento. En caso contrario los vehículos tomarán la salida según el orden de llegada. En ningún caso, se permitirá tomar en consideración solamente los tiempos realizados en los tramos cronometrados para establecer la clasificación, ya que deben incluirse las penalizaciones de la carretera.

ART. 19 – TRAMOS CRONOMETRADOS

- 19.1 - Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico.
- 19.2 - En el curso de estas pruebas, es obligatorio para el equipo, el uso de casco homologado bajo pena de exclusión. En todos los tramos cronometrados, los pilotos deberán obligatoriamente llevar, bajo pena de exclusión, vestimenta confeccionada con tejidos ignífugos, homologados tal como lo indican los reglamentos FISA.
- 19.3 - Está prohibido a los equipos circular en sentido inverso del tramo, bajo pena de exclusión ...
- 19.4 - La salida de los tramos cronometrados será dada como sigue:

Una vez que el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga frente al control de salida, el Comisario en funciones copiará en la ficha del tramo la hora prevista para la salida (hora y minuto). El Comisario devolverá estos documentos al equipo y le enunciará en voz alta los 30, 15, 10 segundos y los 5 últimos segundos, uno a uno...
Finalizados estos 5 segundos, será dada la señal de salida, y el vehículo deberá partir sin dilación.
Permanecer en la línea de salida más de 20 segundos después de la señal de salida, será penalizado con 2 minutos.
- 19.5 - La salida en un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el Comisario en funciones en caso de fuerza mayor.
- 19.6 - Una falsa salida, efectuada antes de que el Comisario dé la señal de salida, será penalizada con 1 minuto. Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser aplicadas por los Comisarios Deportivo, sobre todo en caso de reincidencia.
- 19.7 - La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel de aviso (amarillo) y el panel "STOP" bajo pena de exclusión. El cronometraje se efectuará en la misma línea de llegada, obligatoriamente con aparatos impresores automáticos. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión automática no obligatoria).
A una distancia de 100 a 300 m. después de la llegada, el equipo deberá detenerse en un control (stop) señalado por un panel rojo "STOP" para hacer inscribir en su ficha de tramo su hora de llegada (hora, minuto, segundo). Si los Cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora de llegada a los Comisarios, éstos pondrán solamente un visado sobre la ficha del equipo. La inscripción se efectuará en la neutralización o reagrupamiento siguiente.
- 19.8 - Si por culpa del participante, la inscripción de tiempo no se efectuara, serán aplicadas las siguientes penalizaciones:

a) en la salida: exclusión.
b) en la llegada (control Stop) : 5 minutos.
- 19.9 - Los tiempos realizados por cada participante en cada tramo cronometrado expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas en tiempos.
- 19.10 Dentro de un tramo cronometrado, no está prohibido hacer asistencia, pero sí está prohibido cambiar un tren de neumáticos. En ningún caso se debe impedir el normal desarrollo de la prueba.

19.11 Los intervalos de salida de los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa considerada (Art. 15.1).

19.12 – Interrupción de un tramo cronometrado:

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

Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera. El aplicar o no esta disposición es incumbencia exclusiva del Colegio de Comisarios Deportivos, después de recibir comunicación de la Dirección de Carrera exponiendo los motivos de la interrupción.

En el caso de que el Colegio considerara anormal de toda evidencia el peor de los tiempos realizados, podrá escoger en cuanto a tiempo de referencia el que le parezca más idóneo de los cuatro peores tiempos. Por último, todo equipo responsable o todo equipo cómplice de haber interrumpido la carrera, en ningún caso podrá beneficiarse de esta medida. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque fuese éste peor que el tiempo ficticio retenido para los demás equipos.

19.13 Cualquier equipo que reúse tomar la salida de un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignadas, será sometido a una penalización de 5 minutos.

ART. 20 – PARQUES CERRADOS

20.1 – Los vehículos se considerarán en régimen de Parque Cerrado:

- a) desde su entrada en los parques de pre-salida, de reagrupamiento y de final de etapa, hasta su salida de los mismos (Art. 18.3).
- b) desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma (Art. 16.3, 17.B, 19.7).
- c) desde su llegada al final del rallye y hasta la expiración del plazo para la presentación de reclamaciones (Art. 24).

20.2 a) Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido bajo pena de exclusión hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

b) Sin embargo, cuando los Comisarios Técnicos de la prueba constaten que un vehículo parece estar en un estado incompatible con una utilización normal en carretera, deberán informar inmediatamente al Director de Carrera.

c) Los minutos empleados en una posible reparación exigida serán considerados como minutos de retraso en un sector de enlace. Este retraso será tenido en cuenta para el cálculo del plazo máximo de retraso para la eliminación de carrera. Es por ello, que el tiempo empleado para la reparación no podrá exceder el plazo máximo de retraso para la eliminación de carrera, penalización que sería entonces aplicada.

d) Con el fin de evitar que el equipo intente recuperar el retraso sufrido por la reparación, le será asignada una nueva hora de salida.

20.3 – Como excepción a las normas de Parque Cerrado, y bajo control de un Comisario competente, está permitido a los equipos en los Parques presalida, de reagrupamiento o de fin de etapa:

- cambiar con los medios de a bordo un neumático pinchado o deteriorado.
- instalar un nuevo parabrisas con ayuda exterior.

Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida. En caso contrario, sobrepasar los límites fijados entrañará las penalizaciones previstas en el art. 2 c) y d).

- 20.4** – Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, los pilotos abandonarán inmediatamente el lugar, en el que quedará prohibida la entrada a partir de ese momento.
- 20.5** – Para salir de un Parque Cerrado de salida de etapa o de Reagrupamiento, el equipo será autorizado a entrar en el parque 10 minutos antes de su hora de salida.
- 20.6** – Cuando un vehículo no pueda moverse por sus propios medios:
- a)** a la entrada o a la salida de un Parque de Salida, de Reagrupamiento o de Fin de Etapa, será penalizado con 30 segundos. Esta penalización no será tomada en consideración para la eliminación de carrera por retraso.
 - b)** En las salidas de los tramos cronometrados, será eliminado del rallye.
- 20.7** – Cualquier infracción a las normas de Parque Cerrado, entrañará la exclusión.

VI – VERIFICACIONES – PENALIZACIONES

ART. 21 – VERIFICACION ANTES DE LA SALIDA Y DURANTE LA PRUEBA

21.1 – Todos los equipos participantes deben presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones previstas en el programa de la prueba, y según el horario de convocatoria siguiente:

A – Verificaciones administrativas y entrega de documentación:

Día 16-10-92 en Hotel San Martín (Parque de San Lázaro):

- de las 15,01 a las 16,00 horas, números 81 al 101.
- de las 16,01 a las 17,00 horas, números 61 al 80.
- de las 17,01 a las 18,00 horas, números 41 al 60.
- de las 18,01 a las 19,00 horas, números 21 al 40.
- de las 19,01 a las 20,00 horas, números 1 al 20.

B – Verificaciones técnicas:

Día 16-10-92, en Pabellón Polideportivo de Los Remedios:

- de las 16,01 a las 17,00 horas, números 81 al 101.
- de las 17,01 a las 18,00 horas, números 61 al 80.
- de las 18,01 a las 19,00 horas, números 41 al 60.
- de las 19,01 a las 20,00 horas, números 21 al 40.
- de las 20,01 a las 21,00 horas, números 1 al 20.

C – Verificación y marcaje de bridas y turbocompresores:

Día 16-10-92, en Servicio Oficial Renault, de Ctra. de Vigo, Km. 4.

- Los participantes afectados por estas verificaciones serán convocados individualmente.
- El horario de convocatoria será publicado en los Tablones Oficiales de Anuncios y los participantes afectados recibirán comunicación al respecto.

D – Marcaje de neumáticos:

Día 16-10-92, en Pabellón Polideportivo de Los Remedios:

- de las 15,01 a las 16,00 horas, números 81 al 101.
- de las 16,01 a las 17,00 horas, números 61 al 80.
- de las 17,01 a las 18,00 horas, números 41 al 60.
- de las 18,01 a las 19,00 horas, números 21 al 40.
- de las 19,01 a las 20,00 horas, números 1 al 20.

La salida será denegada a los equipos que no se presenten a las verificaciones dentro de los plazos previstos en el presente Reglamento, salvo en caso de fuerza mayor aceptado por los Comisarios Deportivos.

El equipo deberá presentar la ficha de homologación y las posibles extensiones correspondientes a su vehículo. En caso de no presentación de estos documentos los Comisarios Deportivos podrán no autorizar la salida.

Después de las verificaciones técnicas y en el caso de no conformidad de un vehículo, le será concedido un plazo de tiempo por los Comisarios Deportivos para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

La salida será denegada a todo vehículo no conforme.

21.2 – Las verificaciones llevadas a cabo antes de la salida serán de tipo totalmente general (control de las licencias, marca y modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con el Grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad básicos, conformidad del vehículo con el Código de Circulación, etc.).

Se procederá a:

- la identificación del equipo: cada miembro deberá estar provisto de 2 fotos recientes de formato identidad (4 x 4 cm).
- la identificación del vehículo cuyos chasis y bloque motor podrán ser objeto en todo momento de un marcaje específico, a discreción de los organizadores.
- **la verificación de los cascos y vestimenta ignífuga de ambos miembros del equipo.**

21.3 – Para que sea autorizada la salida, los vehículos deberán estar obligatoriamente provistos de un arco de seguridad conforme a las prescripciones de la FISA., de uno o dos extintores de incendio (contenido mínimo 4 kg.) y de los demás dispositivos de seguridad especificados por la FISA.

21.4 – La salida será denegada a los vehículos que no estén conformes con las prescripciones de los reglamentos de seguridad de la FISA.

21.5 – En cualquier momento de la prueba, verificaciones complementarias podrán ser efectuadas en lo referente tanto a pilotos como al vehículo.

21.6 – Corresponde al equipo, en caso de que fueran colocadas marcas de identificación (2), cuidar bajo su única responsabilidad de su protección hasta el final de la prueba. La ausencia de una marca de identificación entrañará la exclusión.

21.7 – Todo fraude constatado y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará igualmente la exclusión del equipo, así como la de cualquier concursante o equipo que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción, sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas.

ART. 22 – CONTROL FINAL

22.1 – A su llegada cada equipo conducirá su vehículo al Parque Cerrado. Se procederá a un control rápido para verificar:

- su conformidad con aquel presentado a las verificaciones previstas antes de la salida.
- si existe motivo para aplicar las penalizaciones previstas en el Art. 23.

22.2 – La ausencia de una de las marcas de identificación (Art. 21.2) entrañará la exclusión.

22.3 – Sin ser de carácter obligatorio, una verificación completa y detallada incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo para los vehículos clasificados en los tres primeros lugares de la clasificación general, y para los primeros clasificados en cada grupo, así como eventualmente a cualquier otro vehículo a criterio de los Comisarios Deportivos, actuando de oficio o bien a consecuencia de una reclamación o petición del Director de la prueba.

Estas verificaciones se efectuarán en:

LUIS ARAGONES Y CIA. (Servicio Oficial RENAULT).
Ctra. de Vigo, Km. 4
ORENSE

22.4 – En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza complementaria de acuerdo con el artículo 16 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España 1992, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será reembolsada al reclamante y cargada al concursante contra el cual fué presentada la reclamación.

ART. 23 – RESUMEN DE PENALIZACIONES

Artículo	Objeto	No autorizado	Eliminación carrera	Exclusión	Tiempo	Dinero
4 y 10 7.2 10.1 14.2 15.1 21.1/3/4	Prescripciones comunes para rallyes las establecidas en los mismos	X X X X X				
17.C.1 20.6.b	Retraso superior al máximo establecido No presentarse a la salida de un tramo con motor en marcha		X X			
10.2/3 11.5/6 12.3/4/5 13.1c/3 4 A) B 15.2/4 16.5 19.2/3/7/8A 20.2a)/7 21.6/7 22.2				XX XX XX XX XX XX XX XX XX XX		
13.1b) 15.1 17.B.2)a) 17.B.2)b) 17.B.2 19.4 19.6 19.8.b) 19.9 19.13 20.2.c) 20.6.a)	CODIGO CIRCULACION: 2ª infracción Retraso en la salida del rallye, etapa o sección, por cada minuto hasta 10' CONTROLES HORARIOS: Cada minuto de retraso Cada minuto de adelanto Cada minuto excediendo la neutralización de 8' TRAMOS CRONOMETRADOS Permanecer en la salida más de 20" Falsa salida Falta de visado en la ficha (Control STOP) Por cada segundo Rehusar tomar la salida a la hora y posición asignadas REPARACIONES PARQUE CERRADO Por cada minuto NO PRESENTARSE POR SUS MEDIOS Salida del rallye, etapa o parques cerrados de final de etapa				5 m. 1 m. 1 m. 2 m. 1 m. 2 m. 1 m. 5 m. 1 seg. 5 m. 1 m. 30 seg.	
11.7 13.1.a) 15.1 22.1	Falta de una placa del rallye Por cualquier modificación o falta de un número de competición Falta de los nombres o bandera nacionalidad CODIGO CIRCULACION: 1ª infracción Retraso entrada parque presalida cada minuto Falta o no funcionamiento de uno de los faros delanteros, o de una de las luces traseras o luces de alumbrado de matrícula, o de las luces stop o de intermitentes, por cada uno					15.000 25.000 20.000 50.000 10.000 5.000

Artículo	PENALIZACIONES A CRITERIO DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS
9.7	Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta
15	Retraso superior a 15 m. entrada parque salida por causa fuerza mayor
16.8	No seguir las instrucciones de los comisarios
19.6	Falsa salida (Tramos cronometrados)
21.1 B	No presentación ficha de homologación y anexos
21.1	Retraso en la verificación en caso de fuerza mayor

VII – RECLAMACIONES–APELACIONES CLASIFICACIONES–PREMIOS

ART. 24 – RECLAMACIONES – APELACIONES

- 24.1 – Toda reclamación deberá ser establecida según las estipulaciones del Código Deportivo Internacional (Art. 171 y siguientes).
- 24.2 – Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando la suma de 50.000 ptas. importe que no será devuelto si la reclamación se considera injustificada.
- Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con el artículo 16 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España 1992.
- 24.3 – Los gastos ocasionados por el transporte y trabajos serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada, y a cargo del reclamado cuando sea justificada.
- 24.4 – Si los gastos ocasionados por la reclamación, verificación, transporte, etc. son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada. Si los gastos son inferiores, le será devuelto el sobrante.
- 24.5 – Los concursantes tienen derecho de apelación, según lo indicado en el Art. 181 del CDI.

ART. 25 – CLASIFICACIONES

- 25.1 – Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos. La clasificación final será establecida por la suma de los tiempos realizados en los tramos cronometrados con las penalizaciones impuestas en el transcurso de los sectores de enlace y con cualquier otra penalización expresada en tiempo. Aquel que obtenga el total menor será proclamado vencedor de la clasificación, el siguiente será segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones por grupos y clases serán establecidas por el mismo sistema.
- 25.2 – En caso de empate será proclamado vencedor aquél que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente, se tomarán en cuenta los tiempos del segundo, tercer tramo cronometrado, etc.
- 25.3 – Los resultados oficiales serán publicados en el Tablón Oficial de Anuncios de la Oficina Permanente, en la planta 8ª del Edificio Torre, Parque de San Lázaro.

ART. 26 – PREMIOS – TROFEOS

CLASIFICACION GENERAL SCRATCH:

1º clasificado:	370.000 ptas.	Rueda de afilar de oro.
2º clasificado:	260.000 ptas.	Rueda de afilar de plata.
3º clasificado:	175.000 ptas.	Rueda de afilar de plata.
4º clasificado:	150.000 ptas.	Trofeo.
5º clasificado:	135.000 ptas.	Trofeo.
6º clasificado:	125.000 ptas.	Trofeo.
7º clasificado:	110.000 ptas.	Trofeo.
8º clasificado:	80.000 ptas.	Trofeo.
9º clasificado:	70.000 ptas.	Trofeo.
10º clasificado:	60.000 ptas.	Trofeo.
11º clasificado:	50.000 ptas.	Trofeo.
12º clasificado:	40.000 ptas.	Trofeo.
13º clasificado:	30.000 ptas.	Trofeo.
14º clasificado:	25.000 ptas.	Trofeo.
15º clasificado:	20.000 ptas.	Trofeo.

CLASIFICACION GRUPO "N" (Clases I, II, III, IV y V):

1º clasificado:	30.000 ptas.	Trofeo.
2º clasificado:	25.000 ptas.	Trofeo.
3º clasificado:	20.000 ptas.	Trofeo.

Para cada una de las clases.

CLASIFICACION GRUPO "A" (Clases VI, VII, VIII, IX y X):

1º clasificado:	27.000 ptas.	Trofeo.
2º clasificado:	22.000 ptas.	Trofeo.
3º clasificado:	17.000 ptas.	Trofeo.

Para cada una de las clases.

CLASIFICACION GRUPO "B" (Clases XII y XII):

1º clasificado:	25.000 ptas.	Trofeo.
2º clasificado:	20.000 ptas.	Trofeo.
3º clasificado:	15.000 ptas.	Trofeo.

Para cada una de las clases.

Los premios en metálico no entregados, serán repartidos en partes iguales entre los participantes clasificados al final del rallye.

ART. 27 – REPARTO DE PREMIOS

La entrega de trofeos se celebrará en el Podium del Parque Cerrado y de acuerdo al Horario de la Prueba. (Capítulo I – PROGRAMA–HORARIO).

Los equipos deberán presentarse obligatoriamente al completo.

Los premios en metálico, serán entregados en la Secretaria del Rallye. Edificio Torre Planta 8ª, 1 hora antes de la entrega de trofeos.

ANEXO I

TERMINOLOGIA

SECTOR DE ENLACE:

Trozo de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos.

SECCION:

Conjunto de sectores de enlace comprendidos:

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

ETAPA:

Cada una de las partes de la prueba separadas por una parada de al menos nueve horas o por una parada al menos igual a la duración del recorrido efectuado si éste es superior a nueve horas.

NEUTRALIZACION:

Tiempo durante el cual los equipos son parados por la organización, por cualquier razón.

REAGRUPAMIENTO:

Detención prevista por la organización para permitir por una parte la vuelta al horario teórico y por otra parte reagrupar a los equipos que quedan en carrera. Los tiempos de detención pueden ser diferentes según los equipos.

PARQUE CERRADO:

Zona en la cual ninguna reparación ni intervención es posible, salvo en los casos expresamente previstos por los reglamentos de los Campeonatos Internacionales y por el reglamento particular de la prueba.

COMPLEMENTO:

Boletín oficial que forma parte integrante del reglamento particular de la prueba y está destinado a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos deben estar numerados y fechados.

Los complementos son publicados:

- Por la organización, hasta el día de las verificaciones.
- Por los Comisarios Deportivos, durante toda la duración de la misma.

CARNET DE RUTA:

Carnet destinado a recoger los visados de los diferentes controles establecidos en un itinerario. Este carnet comprende una página por sector. Está previsto un Carnet de Ruta para cada sección.

PRUEBA DE CLASIFICACION:

Prueba de velocidad en carretera cerrada al tráfico normal.

ANEXO II

ENCARGADO DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURSANTES

MISIONES PRINCIPALES:

Informar a los concursantes y estar con ellos permanentemente en contacto.

Este cargo tendrá que estar ocupado obligatoriamente por un oficial poseedor de licencia expedida por la Federación Española de Automovilismo pues implica un perfecto conocimiento de la reglamentación general. Podrá asistir a las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos a fin de poder estar informado de todas las decisiones tomadas.

El cargo de Relaciones con los Concursantes debe estar claramente identificado para los pilotos, por ello es conveniente:

- 1) que lleve una identificación llamativa.
- 2) que sea presentado a los concursantes durante el "briefing".
- 3) que se incluya su fotografía en el reglamento particular o un complemento.

PRESENCIA DEL MISMO DURANTE EL DESARROLLO DE LA PRUEBA:

El secretario del meeting, al abrir la secretaría de la prueba, debe hacer un planning de los lugares en los que estará presente el encargado de las relaciones con los concursantes que se colocará en el tablón oficial de la prueba y en el que se indicará su presencia:

- en las verificaciones técnicas.
- en la Secretaría del meeting.
- en la salida de la prueba.
- en los parques de reagrupamiento.
- en los parques de fin de etapa.
- en la proximidad del parque cerrado cuando vaya a ser la llegada (en la medida de sus posibilidades dependiendo del horario del rallye).

FUNCION:

Dar a los que lo soliciten respuestas precisas a las cuestiones que se planteen,

Dar todas las informaciones a cualquier precisión complementaria relativa a la reglamentación y al desarrollo de la prueba.

















FINALIDAD:

Evitar que las demandas lleguen hasta el Colegio de Comisarios Deportivos, siempre que se puedan dar explicaciones correctas y solicitudes satisfactorias para evitar las reclamaciones (ej. precisar las dudas de tiempos efectuados por los concursantes, con ayuda de los cronometradores).

El encargado de las relaciones con los concursantes, se abstendrá de utilizar palabras que puedan suscitar polémica.

ANEXO III

SEÑALIZACION - CONTROLES

	Principio de zona de control	Parada obligatoria	Fin de zona de control
CONTROL DE PASO	2 	2  25 m. \longleftrightarrow Sello de Carnet de Ruta 50 m. \longleftrightarrow	5 
CONTROL HORARIO	1 	1  25 m. \longleftrightarrow Sello de Carnet de Ruta 50 m. \longleftrightarrow	5 
CONTROL HORARIO SEGUIDO DE SALIDA DE TRAMO	1 	1  25 m. \longleftrightarrow Sello de Carnet de Ruta 50 a 200 m. \longleftrightarrow	5 
SALIDA DE TRAMO	3 	3  50 a 200 m. \longleftrightarrow Inscripción de hora de salida en ficha de cronometraje 50 m. \longleftrightarrow	5 
LLEGADA DE TRAMO	4 	4  100 a 150 m. \longleftrightarrow Fin de tramo Línea de cronometraje SIN DETENERSE 100 \rightarrow 300 m. \rightarrow  PARADA (Inscripción de la hora de llegada en la ficha de cronometraje) 50 m. \longleftrightarrow	5 

NO SE PERMITEN REPARACIONES NI ASISTENCIA EN LA ZONA DE CONTROL
NI REPARATION, NI ASSISTANCE DANS LA ZONE DE CONTROLE
NO REPAIR NOR ASSISTANCE WITHIN THE CONTROL ZONE

ANEXO IV

SEGURIDAD EN RALLYES INTERNACIONALES

1 - ORGANIZACION

Los organizadores de rallyes internacionales deberán establecer un plan de seguridad de la prueba. Este plano deberá ser aprobado por la A.D.N., siendo el Director de Carrera responsable de su aplicación. Podrán designarse uno o más adjuntos, responsable junto con el Director de la Prueba de la cumplimentación del plan de seguridad.

Los organizadores deberán:

- a) Suprimir aquellas pruebas de clasificación que se considere pueden resultar peligrosas para los espectadores.
- b) Reforzar la seguridad en las pruebas de clasificación consideradas, por su trazado o número de espectadores, como lugares de riesgo.
- c) Suprimir las pruebas de clasificación de alta velocidad media, siendo aconsejable que la velocidad media más elevada sea inferior a 110 km/h.
- d) No efectuar pasadas repetidas en las mismas pruebas de clasificación con intervalos reducidos, si ello implicase un movimiento de espectadores o largas esperas entre dos pasadas.
- e) Apartar las pruebas de clasificación de las grandes ciudades.
- f) Si ello fuera posible, prever al inicio del rallye una prueba de clasificación que pueda ser televisada y que atraiga un número elevado de espectadores. En este caso, los organizadores deben proteger al público creando zonas especiales sobreelevadas, separadas de la calzada por cuerdas o barreras, y si ello fuera posible, previendo asientos para los espectadores.

2 - INSPECCION

Antes de su comienzo, cada prueba de clasificación será inspeccionada por un responsable, que transmitirá al Director de Carrera todas las informaciones relativas a la seguridad.

3 - COMUNICACIONES

Se establecerá una comunicación por radio entre la salida y llegada de cada prueba de clasificación. Asimismo, será establecida una comunicación entre los puestos de salida y llegada de la prueba de clasificación y el Director de Carrera.

4 - SERVICIOS Y SANIDAD

Para cada prueba de clasificación, está previsto como mínimo:

- un médico (preferentemente reanimador)
- una ambulancia.
- una grúa.

Para aquellas pruebas de clasificación consideradas largas, los servicios anteriores serán aumentados.

Durante el desarrollo de la prueba, estarán permanentemente alertados los siguientes centros asistenciales:

- | | |
|---------------------------|---|
| - Centro Médico EL CARMEN | - Residencia NUESTRA SEÑORA DEL CRISTAL |
| Avda. Habana, 92 | Ctra. de Rairo, s/n |
| Telf. 22.34.00 | Telf. 23.35.50 |

5 - ESPECTADORES

En los días precedentes al rallyes, la Organización procurará informar y educar al público, a través de la prensa y radio locales.

Antes del paso de la prueba, se tomarán las medidas siguientes:

- a) Aproximadamente 45 minutos antes del paso del primer participante, un vehículo dotado de megafonía recorrerá el itinerario del rallye, informando y aconsejando al público.
- b) Dos vehículos de seguridad saldrán antes del primer vehículo participantes, con un intervalo dejado a consideración del Director de Carrera.
- c) Serán distribuidos a los espectadores boletines de información sobre las normas de seguridad a observar durante el desarrollo del rallye.
- d) En las pruebas de clasificación habrá comisarios encargados de avisar y mantener el orden entre los espectadores.

6 - PRESCRIPCIONES ADICIONALES

Estas normas de seguridad podrán ser cumplimentadas o aclaradas por las reglas nacionales editadas por la F.E. de A.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

RECONOCIMIENTO DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS:

a) Limitación de tiempo para efectuar reconocimientos:

Se prohíbe realizar reconocimientos antes del 2 de Octubre de 1.992. La constatación de reconocimientos efectuados por cualquier miembro de un equipo antes del límite establecido, será suficiente para no aceptar su inscripción en el rallye, o si ya la ha formalizado le podrá ser denegada la salida.

b) Limitación de los vehículos de reconocimiento:

Se podrá utilizar para los reconocimientos cualquier tipo de vehículo de estricta serie, de un solo color (salvo en el caso de vehículos de más de un color previsto en la ficha de homologación del constructor), sin publicidad ni adhesivos.

Los neumáticos deberán ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, los de tipo M + S y los de clavos.

Se autoriza expresamente el montaje de arcos de seguridad y cinturones del tipo arnés.

En el supuesto montaje de arcos de seguridad será obligatorio ferrarlo en su totalidad con un material flexible e instalar cinturones del tipo arnés.

El número de faros adicionales se limita a dos.

A partir de la publicación del Road-Book, se deberá solicitar a la Organización un distintivo de "RECONOCIMIENTO" con un número de orden y que deberá colocarse de forma claramente visible en el ángulo superior derecho de la luneta posterior del vehículo destinado a efectuar los reconocimientos, el cual deberá cumplir las normas citadas anteriormente. Dichos distintivos serán facilitados todos los días de la semana, de 9 a 13 horas y de 16 a 20 horas en: ESCUDERIA ORENSE, Parque de San Lázaro 20, entresuelo.

En caso de avería del vehículo deberá solicitarse un nuevo distintivo, que será facilitado contra la entrega del anterior.

Se prohíbe expresamente la utilización del casco durante los reconocimientos.

c) Control y penalizaciones:

La organización tiene previsto ejercer el derecho de efectuar controles, además de los que puedan establecer las Autoridades Gubernativas y Locales.

Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los controles antes mencionados, será estudiada por el Colegio de Comisarios Deportivos en su primera reunión antes del inicio del rallye, pudiendo establecer las siguientes penalizaciones:

* 1ª infracción: de 1 a 3 minutos (según gravedad a criterio de los Comisarios Deportivos).

* 2ª infracción: prohibición de tomar la salida en el rallye, con pérdida de los derechos de inscripción.

25 rallye internacional de orense
3ª y 4ª SECCION



La Región

25 RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE XACOBEO '93
MEMORIAL ESTANISLAO REVERTER

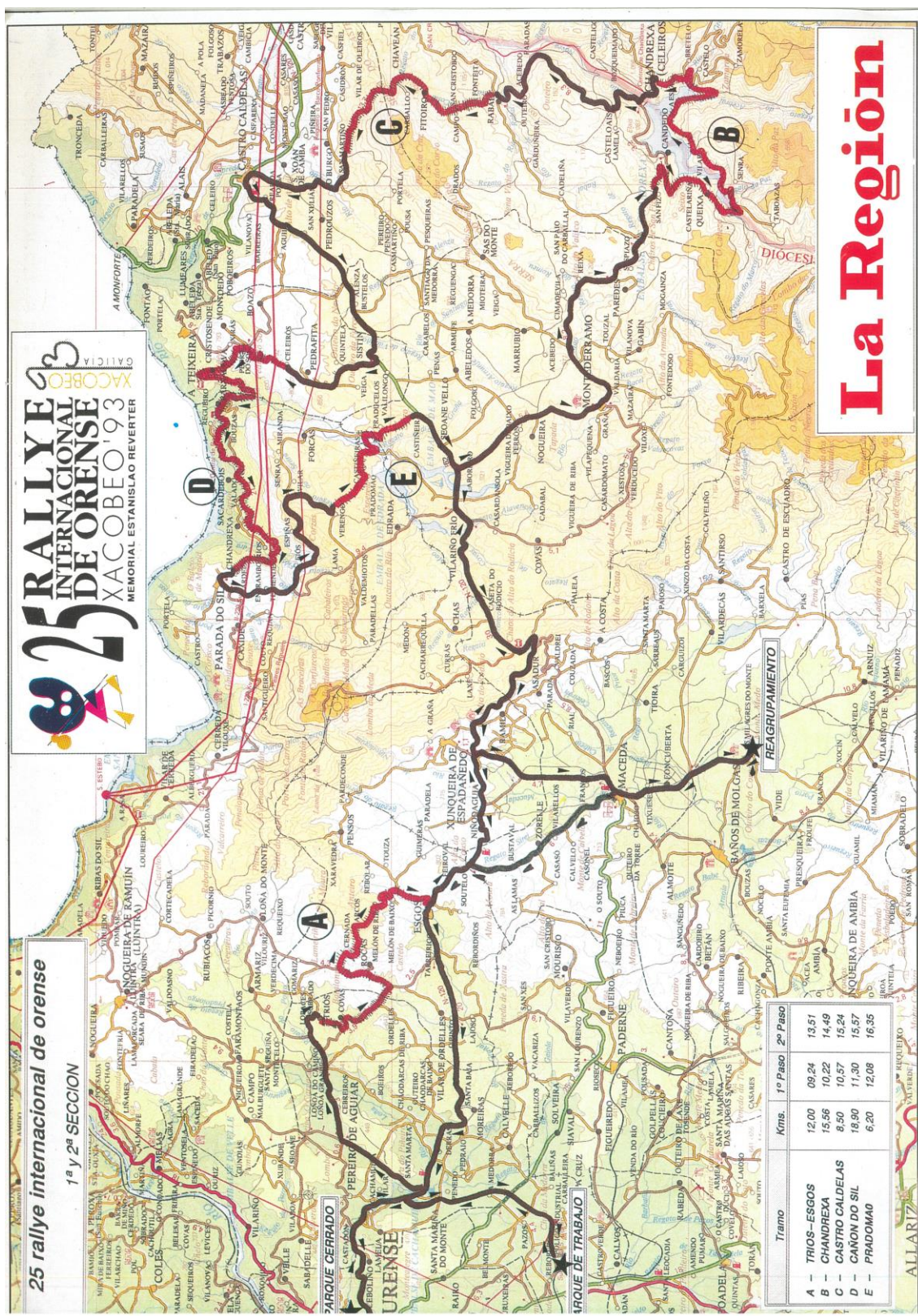
Tiempo	Kms.	1º Paso	2º Paso
F - A PERDOXA	7,25	20,53	00,18
G - OS PEARES	6,90	21,08	00,33
H - LUNTRA	8,30	21,31	00,56
I - PUGA	8,05	22,34	01,59
J - RAMIRAS-TOEN	14,65	22,53	02,18

25 RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE XACOBEO '93

MEMORIAL ESTANISLAO REVERTER

25 rallye internacional de orense

1ª y 2ª SECCION



La Región

Tramo	Kms.	1º Paso	2º Paso
A - TRIOS-ESGOS	12,00	09,24	13,51
B - CHANDEXA	15,56	10,22	14,49
C - CASTRO CALDEAS	8,80	10,57	15,24
D - CAÑÓN DO SIL	18,90	11,30	15,57
E - PIAOMIAO	6,20	12,08	16,35