

## ART. 1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

**1.1** El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de Andalucía de Enduro 4X4 del presente año.

**1.2** En las pruebas puntuables para el Campeonato de España de TT será de aplicación la reglamentación establecida por la R.F.E. de A.

## ART. 2.- DEFINICIONES

**2.1 Briefing:** Comunicado del Director de Carrera a los participantes informándole de las características de la prueba, modificaciones de última hora o explicaciones especiales de algunos temas. Este también podrá ser oral, previa convocatoria, con asistencia obligatoria de un miembro del equipo.

**2.2 Carnet de control:** Carnet destinado a recoger, en orden cronológico, los visados y las anotaciones de los diferentes controles previstos en el itinerario.

**2.3 Complemento:** Comunicación oficial, realizada por escrito, que forma parte integrante del Reglamento Particular de la prueba destinada a modificar, precisar o completar éste último.

**2.3.1** Los complementos estarán fechados, numerados y publicados en hojas de color amarillo.

**2.3.2** Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

**2.3.3** Los complementos serán publicados por:

- La Organización hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la F.A.A.
- Los Comisarios Deportivos de la prueba durante el desarrollo de la competición.

**2.4 Equipo:** Está formado por el piloto y copiloto. Todos ellos han de estar en posesión de la licencia correspondiente valedera para el año en curso.

**2.5 Etapa:** Cada una de las partes de la prueba separada por una parada de, al menos, 6 horas.

**2.6 Neutralización:** Tiempo durante el cual los equipos son parados por Dirección de Carrera.

**2.7 Nota Informativa:** Cualquier otra Información, distinta de un complemento, emitida por los organizadores y/o la Dirección de Carrera a los equipos.

**2.8 Parque Cerrado:** Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este Reglamento o en el Reglamento Particular de la prueba.

**2.9 Reagrupamiento:** Parada prevista por un Organizador en régimen de parque cerrado con un C.H. a la entrada y otro a la salida, con el objeto de permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

**2.10 Road-Book:** El itinerario del Enduro 4x4 se desarrollará siguiendo en su totalidad el recorrido indicado en el mismo. Los puntos de Control de Paso deben ser localizables de forma fácil y precisa sobre el terreno.

**2.11 Sector Selectivo:** Prueba de velocidad a tiempo real. Los sectores selectivos podrán desarrollarse en un recorrido reservado únicamente a los participantes del Enduro 4X4.

**2.12 Señalización:** Conjunto de pancartas, paneles y rótulos indicativos utilizados para delimitar zonas y complementar la información suministrada con el Road-Book.

**2.13 Tiempo máximo autorizado:** Límite de tiempo establecido para cada Sector Selectivo, y/o enlace. Cualquier equipo que exceda el tiempo previsto tendrá una penalización que podría llegar hasta la eliminación de la prueba, momento en que el control de que se trate se considerará cerrado para el concursante en cuestión.

**2.14 Tiempo real:** Tiempo realmente invertido para efectuar el recorrido de un Sector Selectivo, o un sector de enlace.

## ARTÍCULO 3.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES (modificado por nuevo redactado art. 8)

**3.1** La F.A. de A. establece los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos de Andalucía de Enduro 4X4:

- Campeonato de Andalucía de Conductores de Enduro 4X4.
- Campeonato de Andalucía de Copilotos de Enduro 4X4.
- Trofeos de Andalucía de Conductores de Enduro 4x4 categorías T1.1 – T1.2 – T2.1 y T2.2
- Trofeos de Andalucía de Copilotos de Enduro 4x4 categorías T1.1 – T1.2 – T2.1 y T2.2
- Trofeo de Andalucía de Conductores de Camiones T4
- Trofeo de Andalucía de Copilotos de Camiones T4

**3.2** Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán:

- 1) El presente Reglamento Deportivo de Enduro 4x4.
- 2) Las Prescripciones Generales para Organizadores, Deportistas y Oficiales de la F.A.A.
- 3) El Reglamento Particular de la prueba.

En caso de contradicción entre estas normativas, prevalecerá la de rango superior.

**3.3** El C.D.I. será de aplicación —con carácter prioritario— en los aspectos generales de procedimiento, reclamaciones y apelaciones no contemplados en el presente Reglamento.

#### **ARTÍCULO 4.- PRUEBAS PUNTUABLES**

**4.1** Serán puntuables para el Campeonato de Andalucía de Enduro 4X4 todas las pruebas incluidas en el Calendario Oficial de la F.A.A.

**4.2** Las pruebas de Campeonato de España de Rallyes TT que se celebren en Andalucía serán puntuables para el Campeonato de Andalucía de Enduro. En las pruebas de Coef. 4 del Campeonato de España, la clasificación para el Campeonato de Andalucía será la obtenida de la suma del número de mangas descrito en el Reglamento particular de la prueba, el total de kilómetros, no deberá exceder los estipulados en el artículo 5.2 de este reglamento, pudiendo los participantes continuar en la carrera para puntuar para el Campeonato de España o fuera de puntuación si no están Homologados para dicho Campeonato.

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

##### **5.1 Definición.**

**5.1.1** Este Campeonato de Andalucía Enduro 4x4 es una prueba de habilidad y regularidad, en la que se tendrán en cuenta los tiempos realizados tanto en los tramos de pista de tierra como en las zonas especiales que se insertaran en el recorrido en la que se franquean obstáculos, con tal dificultad que el participante pueda demostrar su habilidad sin poner en peligro su integridad y la del vehículo.

**5.1.2** El trazado deberá ser realizado dentro de un espacio controlado y de terreno pedregoso, arenoso, pequeños valles o lugares de difícil transitar, a ser posible un terreno natural.

**5.1.3** Las paradas en los Parques de Asistencia será de 30 minutos entre cada manga.

Después de la prologo no habrá un tiempo exacto si no una hora máxima de entrada en Parque Cerrado que será:

- En pruebas con prologo por la mañana y Sector Selectivo por la tarde: Hasta 1 Hora antes de la salida del 1º Participante de Parque Cerrado para la realización del Sector Selectivo.
- En pruebas con prologo por la tarde y Sectores Selectivos el día siguiente: Antes de las 21:00 Horas

##### **5.2. Características de las pruebas.**

**5.2.1** No se puede dar la salida de un Sector Selectivo de noche. Así mismo, la mayoría de los participantes deben haber llegado al ocaso. En caso contrario y por razones extraordinarias se haría con el consentimiento de Colegio de Comisarios Deportivos.

**5.2.2** Cada Sector Selectivo no podrá tener menos de 20 km, siendo recomendado que el kilometraje máximo no sobrepase los 60 km.

**5.2.3** El número mínimo de pasadas será de tres.

**5.2.4** La F.A.A. por las peculiaridades particulares de la zona donde se celebre la prueba, podrá autorizar Sectores Selectivos de diferente kilometraje o diferente número de pasadas.

**5.2.5** El Organizador deberá de prever tantos Controles de Seguridad o de Intersección como crea necesarios con el fin de tener la seguridad de que todos los caminos que tengan acceso al recorrido queden correctamente cortados por personal de la Organización, además, si estos controles están muy distantes, tendrá que ubicar diferentes controles de Seguridad con una distancia entre ellos que este entre 5 y 8 Km. como máximo, todos ellos provistos de emisoras perfectamente enlazados con el Director de Carrera.

**5.2.6** Deberá de existir obligatoriamente personal de seguridad nombrado por la organización, para controlar la situación del público en las zonas para que no invadan los lugares peligrosos (Protección Civil,... etc.)

**5.2.7** Para evitar que los equipos puedan atajar el recorrido, deberán preverse los controles de paso necesarios.

**5.2.8** A la salida y llegada de cada etapa podrá establecerse un Sector de Enlace que determinará el tiempo a invertir en el itinerario desde la salida del Parque Cerrado, hasta el inicio del Sector Selectivo y desde la finalización del mismo, hasta el Parque Cerrado de Llegada.

### **5.3 Instalaciones.**

**5.3.1** La Oficina de Carrera deberá de estar situada lo más cerca posible del Parque Cerrado. En estas dependencias se deberá de habilitar una Sala con capacidad para 6-8 personas que esté totalmente independizada, la cual se utilizara como oficina para los Comisarios Deportivos, además, habrá otras oficinas para Dirección de Carrera, Comisarios Técnicos, Secretaria, Soporte Informático y Sala de Prensa, todas ellas perfectamente identificadas con carteles, así como un panel central en la entrada con flechas indicando la ubicación de cada oficina y un control de paso controlado por una persona de la Organización para que a ellas solamente tenga acceso el personal autorizado.

**5.3.2** En la Sala de prensa deberá de haber al menos un Ordenador con conexión a internet a disposición de los periodistas acreditados. La persona que desarrolle las funciones de Jefe de Prensa deberá estar pendiente de la misma para acreditar al personal de prensa que se presente en la misma.

**5.3.3** En la puerta de la Oficina se colocara un tablón de anuncios lo suficientemente grande como para albergar toda la información relacionada con la prueba (Reglamento, Complementos, Comunicados, etc.) así como todo lo que se va generando en el transcurso de la misma (Comunicados, Citaciones, Tiempos, etc.)

En el caso de encontrarse el Parque Cerrado a más de 200 Metros de la Oficina de la Prueba, habrá que montar otro tablón de anuncios exactamente igual en el Parque Cerrado que contenga la misma información, considerándose este como Tablón Oficial.

**5.4** En todas las dependencias de la Oficina de Carrera, será obligatorio disponer de conexión a Internet, preferiblemente por sistema Wifi.

### **5.5 Servicios médicos y sanitarios:**

**5.5.1** En cada prueba se nombrará obligatoriamente un Jefe Médico que será el encargado de coordinar junto con el Director de Carrera el organigrama de actuación en caso de necesidad.

**5.5.2** Habrá como mínimo una ambulancia SVA, una ambulancia de traslados SVB, 1 vehículo TT medicalizado, un plan de actuación en caso de accidente, así como una señalización específica de los accesos, puertas de salida y ubicación de los servicios médicos.

**5.5.3** Sera obligatorio haber alertado al Hospital o Hospitales más cercanos a la zona de la prueba y estos deben de estar descritos en el Manual de Seguridad de la prueba.

**5.5.4** La organización deberá contar con tantos vehículos de rescate como sea necesario para desalojar los vehículos atrancados en los tramos especiales lo más rápido posible. Aconsejándose que estos vehículos sean de brazo articulado o pluma.

**5.5.5** Se deberá de disponer de al menos una unidad de Bomberos con material de excarcelación, además de disponer en todos los controles de un extintor de al menos 12 Kg.

**5.5.6** Es muy importante contar con un helicóptero medicalizado alertado para posibles actuaciones.

**5.6** El tiempo de comienzo y finalización se publicará en el Reglamento Particular de la prueba. Siendo un máximo de 2:30 horas para la prólogo y 07:00 horas para todas las mangas. Se entiende este tiempo desde la Salida, hasta la entrada en Parque Cerrado. Estos tiempos podrán ser modificados dependiendo de las peculiaridades de la prueba.

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

**6.1** Este Campeonato está abierto a los deportistas Andaluces con licencia expedida por R.F.E. de A. y que en la misma aparezcan las siglas "AN"

**6.2** Asimismo serán admitidos a participar, todos los deportistas con licencia española de Piloto Nacional, Piloto Nacional Restringida "ER", Copiloto Nacional, Copiloto Nacional Restringida "COR" expedida por la R.F.E. de A. estos deportistas podrán puntuar para el Campeonato siempre que se acojan al Art. 2.1.1.1 teniendo en cuenta el 2.1.1.2 de las Prescripciones Generales para Organizadores, Deportistas y Oficiales de la F.A.A.

**6.3** Los participantes de Portugal podrán bloquear y puntuar en las mismas condiciones que los Deportistas Nacionales. Será admitida su Licencia, siempre que sea expedida por la Federación Portuguesa de Automovilismo, válida para esta especialidad.

**6.4** Los deportistas de nacionalidad Andorrana, en posesión de la licencia correspondiente expedida por su A.D.N., podrán participar puntuando y bloqueando puntuaciones en las mismas condiciones que los Deportistas Nacionales.

**6.5** Para participar en pruebas del Campeonato de Andalucía Enduro 4x4, será obligatoria la licencia de Concursante.

**6.6** Asimismo los deportistas en posesión de licencias expedidas por otras ADN podrán participar sin puntuar ni bloquear puntuaciones para el Campeonato de Andalucía, siempre que la prueba esté inscrita en el Calendario FIA correspondiente.

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

**7.1** Los miembros del equipo serán designados como primer conductor y copiloto. Los dos podrán conducir en el transcurso de la prueba y —en ese caso— deberán ser obligatoriamente titulares de una licencia de conductor expedida por la R.F.E. de A. (o por su A.D.N.) y valedera para el año en curso.

**7.2** Durante todo el transcurso de la prueba, y siempre que el concursante no forme parte del equipo de a bordo, todas sus obligaciones y responsabilidades incumben en su totalidad, y de forma solidaria, al primer conductor declarado en la hoja de inscripción.

**7.3** El equipo al completo debe encontrarse a bordo del vehículo durante todo el transcurso de la prueba, salvo en los casos previstos en el Reglamento.

**7.4** Está prohibido admitir una tercera persona a bordo, salvo en caso de transporte de un herido o los vehículos T4.

**7.5** El nombre del piloto y copiloto y la bandera de nacionalidad de los mismos, deberán figurar sobre las aletas delanteras del vehículo.

Las letras del piloto y copiloto deben ser blancas, de 6 cm de altura y carácter Arial mayúscula.

**7.6** Una señal de identificación (por ejemplo: un brazaletes) permitirá reconocer a los miembros de los equipos. Su ausencia constatada entrañará una penalización.

**7.7** Los dos miembros del equipo deberán llevar, durante todo el transcurso de la prueba, la ropa ignífuga y demás elementos de seguridad establecidos en el **Anexo I, Equipamiento deportistas**, de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos de Andalucía.

**7.8 Control antidopaje y alcoholemia.** La organización se reserva el derecho de disponer la realización de controles antidopaje y alcoholemia según los Art. 22 y 23 de las P.C.C.C.T. de Andalucía.

## **ARTÍCULO 8.- VEHÍCULOS ADMITIDOS (Modificado en circular 08/03/2010)**

**8.1.1** En pruebas de Enduro 4X4 puntuables para el Campeonato de Andalucía serán admitidos a participar y puntuar los vehículos, de un peso máximo de 3.500 Kg, divididos en los siguientes Grupos:

- Grupo T1: Vehículos Todo Terreno modificados.
- Grupo T2: Vehículos Todo Terreno de serie. (homologados FIA)
- Grupo T4: Camiones

**8.1.2** Los vehículos que hayan perdido o que no tengan homologación FIA, serán admitidos a participar en T-2, siempre que mantengan las características de dicho grupo y aporte el manual Técnico de la marca del vehículo para poder realizar las comprobaciones oportunas en una verificación de oficio o en caso de una reclamación. En el supuesto de que no aportase dicho manual o no mantengan las características técnicas descritas anteriormente, serán pasados a T-1.

**8.2.** Estos grupos se dividirán a su vez en las siguientes categorías:

- T1.1. Todo Terreno mejorado gasolina.
- T1.2. Todo Terreno mejorado diesel.
- T2.1. Todo Terreno de serie gasolina.
- T2.2. Todo Terreno de serie diesel.
- T4 Camiones

## **ARTÍCULO 9.- SEGUROS**

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Andalucía.

## **ARTÍCULO 10.- PUBLICIDAD**

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Andalucía, serán de aplicación los siguientes puntos:

**10.1** En los paneles de los números de competición, la publicidad se insertará en una superficie que tenga la misma anchura de 50 cm. y una altura de 14 cm arriba y/o debajo de los números (o 2 x 7,5 cm arriba y debajo de los mismos).

**10.2** La publicidad facultativa de los organizadores figurará sobre dos paneles de 50 x 52 cm (o superficie equivalente) colocados en las puertas o aletas traseras (o en un emplazamiento similar).

## **ARTICULO 11.- OFICIALES**

En cada prueba obligatoriamente y como mínimo deben de actuar los siguientes oficiales:

- 3 Comisarios Deportivos.
- 1 Director de Carrera.

- 1 Director de Carrera Adjunto.
- 1 Jefe de Seguridad.
- 1 Comisario Técnico por cada 15 vehículos inscritos con un mínimo de 3.
- 1 Jefe de cronometraje.
- 1 Relaciones con los participantes.
- 1 Secretario/a de carrera.
- Tantos comisarios cronometradores y comisarios de ruta como sean necesarios.
- 1 Delegado Federativo.

**11.1** La F.A.A. nombrará al Presidente de los Comisarios Deportivos. Debe existir una comunicación adecuada permanente entre los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera y uno —al menos— de los Comisarios Deportivos debe encontrarse permanentemente en la proximidad de la Dirección la prueba, con objeto de poder tomar las decisiones sin retraso.

**11.2** La F.A.A. nombrará un Observador que actuara según el Art. 30 de las Prescripciones Generales para Organizadores, Deportistas y Oficiales de la F.A.A. y un Delegado Técnico en todas las pruebas puntuables.

**11.3** Se recomienda el nombramiento de un Oficial para comprobar la ubicación correcta de la publicidad.

## **ARTÍCULO 12.- INSCRIPCIONES**

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Andalucía, será de aplicación la siguiente normativa:

**12.1** El cierre de inscripciones se realizara a las 20:00 Horas del Lunes anterior a la prueba.

**12.2** Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, así como a los Reglamentos aplicables al Campeonato.

**12.3** El Comité Organizador de una prueba se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 74 del C.D.I.

**12.4** La solicitud de inscripción es obligatorio que sea enviada por fax o correo electrónico totalmente rellena al Organizador antes de la hora máxima de cierre de las inscripciones.

**12.5** Los derechos de inscripción aceptando la publicidad propuesta por el Organizador quedan establecidos en **250 Euros** como máximo.

**12.5.1** Los equipos que no acepten la publicidad propuesta por la Organización, podrán ver incrementados sus derechos hasta un máximo del 100%.

**12.6** Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- A los equipos cuya inscripción haya sido rechazada.
- En el caso de que la prueba no se celebrara.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el Reglamento Particular de la prueba.

**12.7** La lista de inscritos deberá ser remitida a la F.A.A., antes de las 15:00 Horas del Miércoles de la semana en que se celebre la prueba para que esta la apruebe y una vez sellada publicarla oficialmente.

**12.8** Ninguna modificación podrá ser introducida en el boletín de inscripción salvo en los casos previstos por el Reglamento. No obstante y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y clase.

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

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

Solamente la F.A.A. puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

**12.10.** Lista de inscritos.

**12.10.1 La asignación de dorsales se hará conforme a los siguientes criterios:**

- 1) Pilotos incluidos dentro de la prioridad FIA "A" y "B" para RTT.

- 2) Pilotos incluidos dentro de la prioridad RFEDA "A" y "B" para RTT
- 3) Los pilotos que se encuentren clasificados en los 5 primeros lugares de clasificación provisional del Campeonato de Andalucía en el momento del cierre de las inscripciones.
- 4) El resto de pilotos inscritos.

**12.10.2** Dentro de cada grupo se procurará respetar, siempre que sea posible, el orden de la clasificación del Campeonato de Andalucía en el momento de la prueba.

**12.10.3** Para confeccionar las listas de la primera prueba puntuable del Campeonato, las referencias a la clasificación del Campeonato se sustituirán por la clasificación final del año anterior.

**12.10.4** La F.A.A. podrá suspender la condición de prioritario de un piloto, cuando se inscriba con un vehículo de prestaciones claramente inferiores a las de los vehículos del resto de pilotos prioritarios.

**12.10.5** El Organizador deberá de ir publicando en su página Web las inscripciones por orden de recepción, hasta el momento de publicación de la Lista de Inscritos Oficial.

### **ARTÍCULO 13.- REGLAMENTO PARTICULAR**

#### **13.1** Reglamento Particular.

- 1) El Reglamento Particular deberá ajustarse al modelo establecido en la página Web de la F.A.A.
- 2) Al menos 45 días antes del comienzo de la prueba, 1 ejemplar del proyecto de Reglamento Particular debe remitirse a la Secretaría de la F.A.A.
- 3) La F.A.A. enviara al Delegado Federativo o la persona en la que delegue con el fin de verificar tanto el recorrido como las dependencias y organigrama de la prueba al objeto de obtener la preceptiva aprobación. Para esta inspección, el organizador deberá de poner a disposición del Delegado Federativo un vehículo adecuado para hacer la totalidad del recorrido, acompañando a este para hacer las modificaciones que le proponga.  
Los gastos de la Inspección del Delegado Federativo, correrán por cuenta del Organizador, siendo abonados directamente al Delegado.
- 4) El Reglamento Particular definitivo será publicado al menos 30 días antes de la salida del Enduro 4 X 4.

#### **13.2** Aplicación e interpretación de los reglamentos.

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo de la prueba, 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 de este Campeonato de Enduro 4X4.

#### **13.3** Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

Las disposiciones del Reglamento Particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2.3.3 de este Reglamento.

**13.4** Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Art. 14 del C.D.I.).

### **ARTICULO 14.- PLACAS DEL ENDURO Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN.**

**14.1** Los Organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:

- a) Un juego de placas, una delantera y otra trasera, comprendidas en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto. En ellas se incorporará el número de carrera del vehículo (en cifras de 4 cm de alto y anchura de trazo de 1 cm) y el nombre de la prueba, que deberá ser el mismo que el indicado en el Reglamento Particular aprobado por la F.A.A. La placa delantera deberá situarse lo más verticalmente posible y sin deformaciones importantes en una superficie definida por:
  - Un plano que pase por el eje de las ruedas.
  - Dos líneas verticales paralelas situadas a 150 mm del borde exterior de las ópticas de las luces de cruce (sin sobrepasar la anchura total exterior del vehículo).208
  - Por una línea horizontal situada a 300 mm de una línea tangente a los bordes superiores de las ópticas de las luces de cruce (siguiendo la línea de la carrocería).

- Exceptuando la sigla del Constructor, la placa deberá ser la primera inscripción visible por la parte delantera superior de la línea de las luces de cruce. La placa trasera deberá colocarse lo más verticalmente posible en la carrocería o sobre el emplazamiento del cristal trasero, si éste es opaco.
- b) Dos viseras de 10 cm de altura por 25 cm de largo para ser colocadas a cada lado de la parte superior del parabrisas.
- c) Dos paneles de 50 cm de ancho por 52 cm de alto en los que se incluirán el número de competición (en cifras de color negro sobre fondo blanco, de altura mínima de 28 cm y anchura de trazo de 5 cm) y la publicidad obligatoria que se especifica en el artículo 10.1 de este reglamento. Estas placas no podrán ser recortadas y deberán ser colocadas, exclusivamente, en las puertas delanteras del vehículo.

**14.2** En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

**14.2.1** La ausencia de uno de los paneles de los números de competición o de una placa entrañará una penalización.

**14.2.2** La ausencia simultánea de los paneles de los números de competición o de las dos placas entrañará la EXCLUSIÓN de la prueba.

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

**15.1** Todos los equipos recibirán un libro de ruta (road-book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir y la ubicación exacta de los diferentes controles. Deberá estar de acuerdo con el modelo del Anexo nº 1 de este reglamento y en formato A5. No seguir este itinerario establecido o saltarse alguno de los controles establecidos, entrañará una penalización.

**15.2** La señalización en el itinerario de la prueba para indicar la dirección a tomar en las bifurcaciones, cruces y peligros, se realizará por medio de cintas de diferentes colores. Esta señalización, en los sitios más conflictivos, se podrá reforzar por medio de flechas.

Las cintas seguirán el siguiente criterio:

- Cinta Naranja: **Confirmación camino correcto.**
- Cinta Amarilla: **Peligro.**
- Cinta Blanca y Roja: **Camino incorrecto.**

**15.3** En los días previos a la prueba, el Organizador deberá verificar el road-book y facilitar a todos los participantes las eventuales modificaciones que se hayan detectado.

**15.4** El momento y lugar de entrega del road-book deberá indicarse en el Programa-Horario del Reglamento Particular de la prueba, siendo obligatorio la devolución del mismo en la entrada del Parque Cerrado de fin de Carrera o en cualquier control en caso de abandonar la prueba.

**15.5** Antes y durante la prueba está prohibido a los participantes inscritos o posibles inscritos hacer un reconocimiento, total o parcial, del recorrido de la prueba, salvo en casos particulares propuestos por el Organizador y aprobados por la F.A.A. La infracción de esta norma será objeto de una penalización.

**15.6** Asimismo está prohibida la posesión de notas que no sean las facilitadas por la Organización, bajo pena de una penalización.

#### **ARTÍCULO 16.- CARNET DE CONTROL**

**16.1** El Carnet de Control deberá ser conforme al modelo recogido en el Anexo nº 2 de este reglamento.

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

**16.3** En el Carnet de Control figurarán los tiempos impartidos y los tiempos máximos autorizados para recorrer cada sector de enlace y cada sector selectivo.

**16.4** El Carnet de Control será entregado a los equipos a la entrada del parque cerrado de salida o de la etapa.

**16.5** Cada equipo es el único responsable de su Carnet de Control. La presentación del mismo 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 Carnet de Control a los Comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

**16.7** El Carnet de Control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse el equipo al completo con su vehículo para ser visado y la hora anotada.

**16.8** Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el Carnet de Control.

**16.9** Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

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

**16.11** Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del Enduro 4X4, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

#### **ARTICULO 17.- VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TECNICAS)**

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Andalucía, serán de aplicación los siguientes artículos:

**17.1** Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el mismo lugar y en horarios próximos para todos los equipos.

**17.2** Las verificaciones administrativas y técnicas deben finalizar con una antelación mínima de 2 horas antes del comienzo de la prueba prólogo.

**17.3** El horario de verificaciones se deberá publicar el mismo día de publicación de la lista de inscritos.

**17.4** Los equipos deberán presentarse al completo y a la hora establecida por los organizadores a la entrada de las verificaciones. Los Organizadores, a la vista de la lista definitiva de equipos inscritos, deberán comunicar a los participantes —por medio de correo electrónico, página web o cualquier otro medio en que de constancia de esta comunicación—su hora y minuto de presentación.

**17.5** A la entrada de las Verificaciones Técnicas, se instalará un control horario de obligatorio cumplimiento para todos los participantes, aplicándosele a aquellos que no cumplan con su horario, la correspondiente penalización.

**17.6** En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causa de fuerza mayor, debidamente justificada por el concursante) el equipo infractor será penalizado al igual que el punto anterior.

**17.7** Las verificaciones administrativas se realizarán de acuerdo con lo establecido en las P.C.C.C.T.de A.

**17.8** La verificación de la homologación de la ropa ignífuga y del casco será realizada a la entrada del equipo en el Parque Cerrado previo a la salida de la prueba.

**17.9** En cualquier momento de la prueba podrá ser verificada la ropa ignífuga, siendo excluido el equipo que se le detecte cualquier carencia o anomalía en alguna de las prendas.

#### **17.10 Pesaje de los vehículos.**

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del Enduro 4X4.) de los vehículos en 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 los que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico.

El equipo que sea requerido para realizar el pesaje de su vehículo debe colaborar para que se realice en las mejores condiciones, y bajo las siguientes normas mínimas:

- Parar el motor
- El pesaje, a criterio exclusivo de los Comisarios Técnicos, se podrá realizar:
  - a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
  - b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y los oficiales encargados del mismo.

#### **17.11 Marcas de identificación.**

**17.11.1** Corresponde al equipo (en caso de que fueran colocadas marcas de identificación) cuidar de las mismas, bajo su única responsabilidad y hasta la finalización de la prueba.

**17.11.2** Corresponde asimismo al equipo, verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

**17.11.3** Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas que hayan sido retocadas, llevará consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otro equipo o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de otras sanciones que pudieran solicitarse a la F.A.A.

#### **17.12 Control final.**

- a) A su llegada cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:
  - Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
  - La ausencia de alguna de las marcas de identificación.
- b) Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo por decisión de los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).
- c) En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada grupo, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar también verificaciones para otros vehículos.
- d) En caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las P.C.C.C.T.de A., que deberá ser depositada por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

#### **17.13 Ficha de Homologación o Manual Técnico.**

Es obligatoria la presentación en las Verificaciones Técnicas o en cualquier momento de la prueba a petición de los Comisarios Técnicos de la ficha de Homologación del vehículo o en caso de carecer de la misma, el Manual Técnico de la Marca.

#### **ARTÍCULO 18.- BRIEFING**

Será obligatorio, la entrega por escrito a los participantes de un Briefing del Director de Carrera junto con la documentación, en las Verificaciones Administrativas, además, antes de la celebración de la prueba prólogo se programara un Briefing oral de obligatoria asistencia por al menos un miembro del equipo. Al equipo que no asista al Briefing, le será aplicada la sanción correspondiente.

#### **ARTÍCULO 19.- PRUEBA PROLOGO**

**19.1** Será obligatorio organizar una prueba Prologo bajo el formato de Sector Selectivo y cuyo recorrido debe estar comprendido entre 3 y 9 km.

**19.2** Las salidas se darán de minuto en minuto siguiendo el orden creciente de la lista de inscritos. A criterio del Director y con la autorización de los Comisarios Deportivos, dependiendo del número de inscritos y del tipo de prueba, la salida se podrá dar de dos en dos minutos, siendo obligatorio el mismo intervalo para todos los participantes.

**19.3** Su realización es obligatoria y se deberá correr con el equipo completo.

Cada equipo realizará obligatoriamente dos pasadas a la misma y el mejor tiempo obtenido es el que se tomará como resultado oficial de la Prologo.

**19.4** El mejor tiempo obtenido en las dos pasadas de la Prologo determinarán el orden de salida de la 1º Sector Selectivo.

**19.5** En caso de que varios equipos hayan realizado o tengan adjudicado el mismo tiempo en la Prologo, tomarán la salida en la 1º Sector Selectivo el que mejor tiempo haya realizado en la 1ª pasada, de persistir el empate, el que mejor tiempo haya realizado en la 2ª pasada y de persistir este, la salida la tomaran por orden creciente de su número de dorsal.

**19.6** Las penalizaciones en tiempo impuestas en los diferentes controles horarios de la Prologo, se añadirán al tiempo obtenido en los Sectores Selectivos.

**19.7** Está prohibido efectuar el reconocimiento de la Prologo, aunque sea a pie. La infracción de esta norma será objeto de una penalización.

**19.8** En las pruebas celebradas en dos días, al finalizar el segundo recorrido de la Prologo los vehículos quedarán liberados hasta la hora máxima de entrada en el Parque Cerrado de pre-salida de la 1ª etapa, publicada en el Reglamento particular de la prueba.

**19.9** A los equipos que, habiendo tomado la salida en alguno de los dos recorridos de la Prologo no hayan conseguido un tiempo de la misma o que hayan obtenido un tiempo superior a 15 minutos, se les adjudicará el peor tiempo oficial de los equipos que la hayan completado y serán objeto de una penalización.

**19.10** A los equipos que por causa de fuerza mayor, aceptada por los Comisarios Deportivos, no puedan tomar parte en esta Prologo, se les adjudicará el peor tiempo oficial de los equipos que la hayan completado, más una penalización.

**19.11** En las pruebas en las que la Prologo se realiza por la tarde y el 1º Sector Selectivo al día siguiente, si un concursante solicita entrar en este Parque Cerrado con posterioridad a la hora máxima estipulada en el Reglamento Particular, por el motivo que sea, los Comisarios Deportivos podrán autorizar la petición realizada aplicándole una penalización.

**19.12** El participante que abandone por avería o accidente en la 1ª pasada de la prologo, no podrá rescatar el vehículo utilizando el recorrido de la misma hasta que todos los participantes no hayan terminado la segunda pasada.

## **ARTICULO 20.- SALIDA DE LA 2ª ETAPA (SI LA HUBIERA).**

### **20.1 Procedimiento de salida.**

**20.1.1** La salida de la 2ª Etapa será según la Clasificación de la 1ª Etapa con sus penalizaciones, excepto las posibles penalizaciones de entrada en Parque Cerrado que serán aplicadas a final de la Prueba.

**20.1.2** Los equipos deberán presentarse en el Parque Cerrado 15 minutos antes de su hora teórica de salida para proceder al control de la ropa ignífuga, el casco y el Hans. Una vez superado este control, los equipos podrán entrar en el mismo.

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

**20.1.4** Todo retraso imputable al equipo en su presentación a la salida de una etapa, será penalizado.

**20.1.5** Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida de una etapa, se presentan después de este margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en el Carnet de Control y se le aplicara la penalización correspondiente.

**20.1.6** A la salida de estas etapas, los 10 primeros equipos participantes podran salir a intervalos de 2 minutos. El resto de equipos tomarán la salida a discreción del Director de Carrera y sin que el intervalo entre vehículos pueda ser superior a 2 minutos, ni inferior a 1 minuto.

**20.2** Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de alguna Manga, podrán reengancharse a la carrera bajo las siguientes condiciones:

- a) Deberán comunicar su intención, por escrito al Director de Carrera al menos 15 minutos antes de la salida del siguiente reagrupamiento del último vehículo clasificado.
- b) Tomarán la salida después de todos los vehículos que se hayan clasificado en la última Manga realizada.
- c) Si el abandono ha sido por accidente, deberán pasar una nueva Verificación Técnica antes de entrar en el Reagrupamiento.

**20.2.1** A los equipos que se les aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo de la Manga en la que han abandonado, el tiempo máximo autorizado para la realización de la misma, siempre con una diferencia mínima de 5 minutos con respecto al peor tiempo de los vehículos clasificados.

**20.3** El punto anterior no será de aplicación a los vehículos que abandonen en el último Sector Selectivo de la prueba o no puedan entrar en Parque Cerrado por sus propios medios, en este caso se considerara abandono de la carrera.

**20.4** Los vehículos que no puedan tomar la salida en alguna de las mangas, podrán reengancharse a la carrera según el Art. 20.2.

## **ARTÍCULO 21.- CIRCULACION**

**21.1** Durante todo el desarrollo del Enduro 4X4, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

**21.2** Los Oficiales especialmente designados (Jueces de Hechos) que constaten una infracción a las reglas de circulación cometida por un equipo, deberán notificársela tan pronto como sea posible. Serán considerados Jueces de Hechos todos los Oficiales integrantes del Cuadro de Oficiales de la Prueba.

**21.3** En caso de que la Policía o Guardia Civil decidiera no parar al equipo infractor, o no pueda hacerlo, podrán requerir la aplicación de las penalizaciones previstas a condición de que:

- a) La notificación de la infracción llegue a los Organizadores por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
- b) Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a dudas la identidad del piloto, el lugar y la hora.

c) Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

**21.4** Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la pista o dejar libre la misma. Solo podrá ser remolcado, una vez terminada la manga, para acudir a la asistencia, no a parque cerrado.

**21.5** Está igualmente prohibido al equipo:

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

**21.6** Al ser una prueba a realizar en espacios abiertos y zonas especiales, muchas de ellas naturales, el equipo que se encuentre con algún tipo de obstáculo en el recorrido que le impida el paso, ya sea obstáculo natural o sea otro participante que se haya quedado averiado y bloquee el paso, tendrá por sus medios abrir el paso y continuar la marcha, pues en estos tipos de carreras no existe la bonificación de tiempo perdido ni las neutralizaciones y cualquier obstáculo que se encuentre en el recorrido, se considerara "**LANCE DE CARRERA**" con lo que no existirá ningún tipo de bonificación a ningún equipo de los implicados, por lo que cuanto menos tiempo tarden en quitar el obstáculo, menos tiempo será el perdido.

**21.7** Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que estas infracciones revisten especial gravedad remitirán el expediente al Comité de Disciplina de la F.A.A. para la apertura (si así lo estima oportuno el citado Comité) de un expediente disciplinario.

## **ARTÍCULO 22.- ASISTENCIA**

### **22.1 Definición.**

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

**22.1.2** Durante toda la prueba solo se podrá realizar en las Zonas de Asistencia previstas en el Reglamento Particular y marcadas en el Road Book. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda ni física ni material exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

**22.1.3** Toda infracción concerniente a la asistencia comprobada por los Oficiales de la Prueba, entrañará una penalización.

**22.1.4** Toda asistencia aérea (excepto los casos concretos que se detallen en el reglamento particular) está prohibida.

**22.1.5.** La entrega de comida y bebida está autorizada.

### **22.2 Zonas de asistencia.**

**22.2.1** Las Z.A. deberán estar en espacios lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y poder disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. El Organizador procurará diseñar las Z.A. de forma lineal y en sentido único, para facilitar la circulación de los vehículos dentro de las mismas.

**22.2.2** Deberán ser indicadas en el Reglamento Particular y en el road-book.

**22.2.3** Las Z.A. deberán establecerse, obligatoriamente, entre cada pasada de los Sectores Selectivos.

**22.2.4** La velocidad máxima permitida en su interior es de 30 Km/h.

**22.2.5** Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones que encuentren a su llegada.

**22.2.6** Cualquier infracción a las normas de funcionamiento de las Z.A. será sancionada.

### **22.3 Zonas de repostaje.**

**22.3.1** El repostaje está autorizado exclusivamente en Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido de la Prueba y que estén indicadas en el libro (road-book). El repostaje se ha de realizar directamente de los surtidores de las mismas, sin ninguna ayuda exterior a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio. Está expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.

**22.3.2** El Organizador, a su exclusivo criterio, podrá autorizar la operación de repostaje en un número limitado de gasolineras.

**22.3.3** El Organizador deberá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.

**22.3.4** Asimismo el Organizador deberá nombrar Oficiales para controlar las normas de los repostajes.

**22.3.5** Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

## **ARTÍCULO 23.- NEUMÁTICOS**

**23.1** Los neumáticos a utilizar deben de estar de acuerdo con la reglamentación FIA para todo-terreno.

**23.2** Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en las zonas de asistencia. Fuera de las mismas, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo. Se autoriza a que un participante pueda ceder sus ruedas de repuesto a otro.

## **ARTICULO 24.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

### **24.1 Disposiciones generales.**

**24.1.1** Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los Sectores Selectivos, controles de reagrupamiento y neutralización) serán indicados por medio de paneles estándar FIA (altura mínima 1,50 metros y figura de señalización de 70 cm mínimo de diámetro).

**24.1.2** 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 Amarillo con 3 barras transversales negras.

**24.1.3** Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el panel Amarillo con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la misma.

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

**24.1.5** La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa de control.

**24.1.6** Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora oficial de registro.

**24.1.7** Los puestos de control comenzarán a funcionar 1 hora antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

**24.1.8** Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora máxima ideal de paso del último vehículo.

**24.1.9** Hora de cierre de los controles de paso.

La hora de cierre de los controles de paso se fijará teniendo en cuenta lo siguiente:

- La distancia recorrida desde la salida del sector de que se trate.
- La media horaria del sector considerado (selectivo o de enlace) impuesta por el tiempo máximo fijado.
- La hora máxima ideal del último participante aumentada en 15 minutos.

Esta hora de cierre podrá indicarse en el Carnet de Control, en el libro de ruta (road-book) y/o en un complemento.

**24.1.10** Está estrictamente prohibido entrar en una zona de control por una dirección diferente a la prevista en el libro de ruta (road-book).

**24.1.11** Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control o volver a entrar en la misma después de haber visado el Carnet de Control.

**24.1.12** Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

### **24.2 Señalización de los controles.**

**24.2.1** La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo nº 3 de este Reglamento.

**24.2.2** Todos los controles (controles horarios, de paso, salida y llegada de sectores selectivos y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas de acuerdo con los dibujos del Anexo nº 3 de este Reglamento.

### **24.3 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.

### **24.4 Controles de paso.**

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

### **24.5 Controles horarios.**

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

#### **24.6 Procedimiento de control.**

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

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

**24.6.3** El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet 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.

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

**24.6.5** Este anotará en el carnet de control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado carnet.

**24.6.6** En los sectores de enlace, la hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector, la hora de salida del mismo, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

**24.6.7** 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 al que le precede, excepto en el control horario de salida de la prueba o de una etapa en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.

**24.6.8** El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59".

**24.6.9** Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

**24.6.10** Un equipo penalizado por adelanto, será neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

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

**24.6.12** Por último, 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 superior a 1 minuto antes de la hora ideal de presentación, será objeto de un informe por escrito, por parte del Jefe de Puesto del control, que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción que corresponda.

#### **24.7 Hora de salida de los controles.**

**24.7.1** Cuando el sector de enlace siguiente no empiece con un sector selectivo, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

**24.7.2** En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un sector selectivo, 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:
  - 1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
  - 2) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
  - 3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del sector selectivo).
  - 4) Por último, 25 metros más lejos, panel con tres barras transversales sobre fondo Amarillo (fin de zona).
- b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el Carnet de Control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace o sector selectivo siguiente. Deberá respetar un intervalo de 5 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para la salida.
- c) Después de haber pasado el C.H. el vehículo proseguirá inmediatamente hasta la salida del sector selectivo. El oficial responsable del puesto anotará la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la prevista y a continuación dará la salida al equipo.
- d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del sector selectivo dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

#### **24.8 Eliminación de carrera.**

**24.8.1** Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un sector de enlace, entrañará la eliminación de la prueba del equipo por el Director de Carrera.

**24.8.2** 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 a la mayor brevedad.

**24.8.3** La eliminación de carrera por sobrepasar el plazo máximo autorizado, solo podrá ser aplicada al final de una etapa.

#### **24.9 Controles de Reagrupamiento.**

**24.9.1** 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 solo puede ser realizada por los miembros del equipo y esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

**24.9.2** Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. En consecuencia, es preciso tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración programada del mismo.

**24.9.3** A la llegada a los controles de reagrupamiento, recibirán las instrucciones relativas a su hora de salida y podrá requerírseles la entrega del carnet de control. En el caso de que el cronometrador de la entrada del Reagrupamiento no tuviera la hora de salida del reagrupamiento, los miembros del equipo son los responsables de estar pendientes para que en el momento que el Director de Carrera le comunique la hora de salida, recoger su Carnet de Control, un retraso por no estar pendiente, siempre será imputable al equipo. A continuación deberán inmediata y directamente conducir el vehículo al parque cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de que la duración del reagrupamiento sea igual o inferior a 10 minutos.

**24.9.4** Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

#### **ARTÍCULO 25.- SECTORES SELECTIVOS**

**25.1** En el transcurso de los sectores selectivos, además de la vestimenta ignífuga completa (ver Art. 7.7), es obligatorio para los miembros del equipo, bajo pena de EXCLUSIÓN, el uso de casco homologado (según normas FIA), los cinturones de seguridad y el uso del dispositivo de seguridad HANS.

**25.2** En los sectores selectivos, está prohibido a los equipos circular en sentido contrario.

**25.3** A la salida de los sectores selectivos una vez que el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga frente al Control de Salida, el Oficial en funciones inscribirá en el Carnet de Control la hora real de salida (hora y minuto). Seguidamente le anunciará los 30, 15, 10 y 5 últimos segundos uno a uno.

Finalizados estos últimos 5 segundos, será dada la señal de salida, en cuyo momento el vehículo deberá partir sin dilación.

**25.4** La salida será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será penalizado.

**25.5** Los intervalos de salida en los sectores selectivos deben respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa en que se realicen.

**25.6** La salida de un sector selectivo a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

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

**25.8** Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

**25.9** Todo equipo que rehúse a tomar la salida en un sector selectivo 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 sector selectivo.

**25.10** La llegada de los Sectores Selectivos será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el control stop. El cronometraje se realizará sobre la línea de llegada por medio de aparatos impresores. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

En la llegada de los sectores selectivos, los cronometradores deben situarse alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

**25.11** A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en un control horario señalizado por un panel con un reloj rojo y otro panel rojo de STOP. El Oficial en funciones inscribirá en el Carnet de Control la hora de llegada del sector selectivo (hora, minutos y segundos). Esta misma hora (hora y minutos) será la hora de salida del sector de enlace siguiente.

En el caso de que varios participantes lleguen en el mismo minuto, el jefe de puesto deberá distanciar la salida de estos participantes de minuto en minuto según su orden de llegada.

**25.12** En el caso de que un vehículo no se detenga en el panel STOP para recibir su tiempo, se aplicará una penalización.

**25.13** Los tiempos máximos para realizar cada sector selectivo se establecerán a criterio del Organizador, deberán estar definidos en el reglamento particular y ser reflejados en el Carnet de Control.

Estos tiempos máximos podrán ser modificados por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera.

Sobrepasar el tiempo máximo fijado para un sector selectivo, entrañará una penalización.

**25.14** En el transcurso de un sector selectivo, todos los participantes están obligados a facilitar el adelantamiento al vehículo que los alcance. Incumplir esta norma supondrá una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN, a criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos.

#### **25.15 Finalización de un sector selectivo.**

**25.15.1** Cuando el desarrollo de un sector selectivo sea DEFINITIVAMENTE suspendido antes del paso del último vehículo, 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.

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

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

**25.15.4** En caso de que el sector selectivo no fuese definitivamente suspendido y hubiese vehículos afectados por una interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo dispuesto en el 25.15.1.

**25.15.5** Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

### **ARTICULO 26.- PARQUE CERRADO**

#### **26.1 Generalidades.**

Durante el régimen de parque cerrado está totalmente prohibido hacer cualquier tipo de reparación, inspección o reavituallamiento, no pudiendo ni abrir el capot.

**26.1.1** Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

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

**26.1.2** En el parque cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los Oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

**26.1.3** 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 este momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

En el caso de que un parque de reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

**26.1.4** Para salir de un parque cerrado de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar 10 minutos antes de su hora teórica de salida.

**26.1.5** Solamente los Oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un Vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de salida, de un C.H. de reagrupamiento o de etapa.

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

**26.1.7** Presentarse a la entrada o salida de un Parque Cerrado con el vehículo sin el motor en marcha, será penalizado.

### **26.2 Reparación en el parque cerrado.**

**26.2.1** Si los Comisarios Técnicos de un Enduro 4X4 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.

**26.2.2** El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso en el sector de enlace, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo así perdido.

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.

**26.2.3** 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.

**26.2.4** 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.

**26.2.5** Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida, en caso contrario el equipo será penalizado.

## **ARTÍCULO 27.- CLASIFICACIONES**

### **27.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones.**

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los sectores selectivos (expresados en horas, minutos y segundos) y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

### **27.2 Publicación de resultados.**

**27.2.1** En el transcurso de la Prueba las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

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

**27.2.2** En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los sectores selectivos, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

**27.2.3** En las pruebas del Campeonato de España donde sólo sea puntuable la 1ª Etapa para el Campeonato de Andalucía, la clasificación final provisional de la 1ª Etapa deberá publicarse como final oficial para el Campeonato de Andalucía.

## **ARTÍCULO 28.- EMPATE EN UN ENDURO 4X4.**

**28.1** En caso de empate, será proclamado vencedor aquel equipo que haya realizado el mejor tiempo en el primer Sector Selectivo. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo Sector Selectivo y así sucesivamente.

**28.2** En caso de realizarse un solo Sector Selectivo o persistir el empate, para deshacerlo se cojera el mejor tiempo de la Prologo.

Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento de la Prueba.

## **ARTÍCULO 29.- TROFEOS**

Deberán entregarse Trofeos al Piloto y Copiloto de los 3 primeros clasificados de la Clasificación General Scratch y a los 3 primeros clasificados en T1.1, T1.2, T2 y T4.

En las pruebas que coincidan con el Campeonato de España de RTT, se entregaran los premios igual que si de una prueba de Campeonato de Andalucía se tratara, siguiendo el protocolo del Campeonato de España.

## **ARTÍCULO 30.- RECLAMACIONES Y APELACIONES**

Todos los concursantes tienen el derecho a poner una reclamación o apelación sobre cualquier decisión, para lo cual deberán de acogerse al Art. 24 de las Prescripciones Generales para Organizadores, Deportistas y Oficiales de la F.A.A.

**ARTÍCULO 31.- PUNTUACIONES Y PREMIOS**

**31.1** En cada prueba puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:

- Una clasificación general Scratch que comprenderá a todos los participantes.
- Una clasificación general para cada uno de los Grupos admitidos.
- Una Clasificación general para cada una de las categorías admitidas.

**31.2 Atribución de puntos para el Campeonato y Trofeos convocados.**

A fin de determinar el ganador del Campeonato de Andalucía de Enduro 4x4, se atribuirán puntos según el orden de la clasificación final Scratch, excluyendo a los pilotos que no puntúen para el Campeonato de Andalucía.

**31.2.1** Los puntos por la posición Scratch se aplicaran de la siguiente forma:

PUESTO	PUNTOS	PUESTO	PUNTOS
1º	20	6º	9
2º	17	7º	7
3º	15	8º	5
4º	13	9º	3
5º	11	10º	1

**31.2.2** La aplicación de puntos por categoría será según esquema siguiente:

Nº VEHICULOS SALIDOS POR CATEGORIA	PUESTO Y PUNTOS ATRIBUIDOS					
	1º	2º	3º	4º	5º	6º o más
6 o más	7	5	4	3	2	1
5	6	4	3	2	1	
4	5	3	2	1		
3	4	2	1			
2	3	1				
1	1					

**31.3 Condiciones para optar a trofeos.**

Para poder optar al Campeonato o Trofeos de Andalucía de Enduro 4x4, será necesario haber participado como mínimo en la mitad mas una de las pruebas celebradas y además, **haber participado la mitad mas una de las pruebas puntuables solamente para el Campeonato de Andalucía de Enduro 4x4.**

**31.4 Empates.**

En caso de empate de dos o más participantes, este se resolverá según el número de victorias en las pruebas, segundos puestos y así sucesivamente.

**31.5 Premios Finales Campeonato.**

Habrà una clasificación de Pilotos y otra de Copilotos, aplicándosele al Copiloto la misma puntuación que obtenga el piloto con el que participe, entregándose los siguientes premios:

**SCRATCH**

1º Clasificado	TROFEO
2º Clasificado	TROFEO
3º Clasificado	TROFEO

**POR CADA CATEGORIA**

1er Clasificado	TROFEO
-----------------	--------

**ARTÍCULO 32.- DIFUSION DE LA PRUEBA.**

**32.1** Los Organizadores deberán de contar con equipos de grabación audiovisual para la difusión de la prueba en los medios de comunicación especializados, (Locales, Provinciales, Autonómicos y Nacionales) debiendo proporcionar copia de dicha grabación a la FAA, para que esta a su vez, le de la cobertura mediática necesaria mediante su Gabinete de Prensa.

**32.2** Deberán de enviar comunicados de prensa con antelación y con posterioridad de la prueba a los medios de comunicación.

**32.3** La Organización estará obligada a preparar una sala de prensa, con un responsable acreditado, para que los profesionales acreditados de los medios de comunicación puedan realizar su trabajo.

**32.4** Se recomienda realizar una rueda de prensa, donde se realice la presentación de la prueba y del Cartel, junto a las Autoridades y Patrocinadores.

**32.5 Pagina Web**

**32.5.1** Será obligatorio que el organizador disponga de una página Web que este operativa y con toda la información de la prueba (reglamento particular, cuadro horario de verificaciones, Lista de Inscritos, Cartel de la prueba, Placa, Logos, teléfono del responsable de prensa, etc.) al menos desde un mes antes de la prueba. En ella es aconsejable que se vayan colgando comunicados en Directo y fotografías en alta resolución.

**32.5.2** Sera obligatorio la publicación On-Line de los tiempos en la misma.