

REGLAMENTO DEPORTIVO RALLYSPRINT



2025

INDICE

Artículo 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO	3
Artículo 2. DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD	3
Artículo 3. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES	4
Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES	4
Artículo 5. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES	4
Artículo 6. ASPIRANTES Y LICENCIAS	5
Artículo 7. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS	6
Artículo 8. VEHÍCULOS ADMITIDOS	6
Artículo 9. SEGUROS	9
Artículo 10. PUBLICIDAD	9
Artículo 11. OFICIALES	9
Artículo 12. INSCRIPCIONES-DERECHOS-LISTA INSCRITOS-ORDEN	10
Artículo 13. REGLAMENTO PARTICULAR- COMPLEMENTOS	11
Artículo 14. NÚMEROS DE COMPETICIÓN	12
Artículo 15. CARNET DE CONTROL	13
Artículo 16. RECONOCIMIENTOS	14
Artículo 17. VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)	14
Artículo 18. SALIDA	15
Artículo 19. CIRCULACIÓN	15
Artículo 20. ASISTENCIA	16
Artículo 21. NEUMÁTICOS	17
Artículo 22. PROCEDIMIENTO PARA FUNCIONAMIENTO DE CONTROLES	17
Artículo 23. TRAMOS CRONOMETRADOS	19
Artículo 24. PARQUE CERRADO	21
Artículo 25. CLASIFICACIONES	22
Artículo 26. EMPATE EN UN RALLYSPRINT	23
Artículo 27. PREMIOS	23
Artículo 28. RECLAMACIONES Y APELACIONES	23
Artículo 29. ACTAS E INFORME FINAL	23
Artículo 30. PUNTACIONES, CLASIFICACIÓN PRUEBAS Y FINAL	23
Artículo 31. PREMIOS FINALES	24
ANEXO CRONOMETRADAS	25

Artículo 1. – ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. - El presente reglamento deportivo es de aplicación para el campeonato de la Región de Murcia de Rallysprint 2025.

Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD

El campeonato de la Región de Murcia de Rallysprint se puede dividir en varios tipos según su desarrollo:

2.1.A – Rallysprint con recorrido en un solo sentido.

2.1.B - Rallysprint con recorrido en dos sentidos.

2.1.C – Rallysprint con varios tramos a celebrar en uno o dos días, pudiendo ser el recorrido en ambos sentidos.

2.1.1. - Tramo cronometrado.

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.1.2. – Neutralización.

Tiempo en el que los equipos son detenidos por los organizadores de la prueba por cualquier razón.

2.1.3. - Parque cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos previstos en los reglamentos de la Región de Murcia o en el reglamento particular de la prueba. El parque presalida se considera parque cerrado.

2.1.4. - Complemento.

Comunicación oficial por escrito que forma parte integrante del reglamento particular de la prueba, destinado a modificar, precisar o completar a este último.

- Los complementos deben estar fechados y numerados.
- Los Concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.
- Los complementos son emitidos por:
 - Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deben someter su aprobación a la FARMU, salvo en el caso que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
 - Los comisarios deportivos de la prueba, durante toda la duración de la competición.

2.1.5. - Concursante

Persona física o jurídica, titular de una licencia de concursante expedida por una federación de automovilismo (o su ADN) valedera para el año en curso.

2.1.6. - Equipo

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados piloto y copiloto. Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada expedida por una federación de automovilismo (o su ADN) valedera para el año en curso.

2.1.7. - Vehículos admitidos según el art. 8 del presente reglamento deportivo.

2.1.8. - Número de participantes

No se establece un número mínimo de participantes que tomen la salida, para que la prueba pueda celebrarse, aunque el organizador sí que podrá establecer en el reglamento particular de la prueba un mínimo y/o un máximo para que ésta se celebre o limite el número de participantes.

2.1.9. - Carné de control

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

Las anteriores definiciones también serán válidas para este tipo de prueba.

Artículo 3. – OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La federación de automovilismo de la Región de Murcia organiza para 2025 el campeonato de la Región de Murcia de Rallysprint.

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

3.3. - La federación de automovilismo de la Región de Murcia, establece para el 2025, los siguientes campeonatos y copas de la Región de Murcia de Rallysprint:

- Campeonato de la Región de Murcia de pilotos de Rallysprint.
- Campeonato de la Región de Murcia de copilotos de Rallysprint.
- Copas de la Región de Murcia de Rallysprint por clases para pilotos y copilotos.
- Campeonato de la Región de Murcia Jr. de Rallysprint 2025 con edad comprendida entre 16 y 20 años cumplidos en su 1ª participación para pilotos y copilotos.

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

- a) Las prescripciones comunes de la FARMU para este año.
- b) El presente reglamento deportivo del campeonato de la Región de Murcia de Rallysprint.
- c) El reglamento particular de la prueba.

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

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

Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables serán las aprobadas por la asamblea general de la FARMU en su calendario.

Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

Además de las contenidas en las prescripciones comunes de la FARMU y en el presente reglamento deportivo de rallysprint, las pruebas deberán cumplir las siguientes normas:

5.1. - Adhesivos suministrados por los organizadores:

5.1.1. - Los números de los vehículos participantes y de la caravana de organización deberán cumplir los artículos referentes en las prescripciones comunes art. 12.

5.1.2. - El organizador deberá facilitar a cada equipo participante un teléfono de emergencia en el breafing o bien dos (2) adhesivos de 10 x 4 cm. en el que figure el n.º Estos adhesivos deberán colocarse, uno en el interior del vehículo a la vista del equipo, por ejemplo, en el salpicadero, y el otro en el exterior del vehículo, cerca del desconector de corriente.

- Formato: 10 x 4 cm mínimo

5.2. - Duración la prueba:

Máximo 24 horas desde el comienzo de las verificaciones hasta el levantamiento del parque cerrado después de la clasificación final. (Se admite una tolerancia de hasta el 5%)

5.3. - Recorrido:

- Recorrido máximo de 60 Km
- Recorrido mínimo de 20 Km

(Se admite una tolerancia de un 5%)

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

Siempre que se cuente con permiso expreso de la FARMU y así aparezca en el reglamento particular de la prueba, se podrá celebrar un tramo en doble sentido, con una longitud de entre 5 y 10 Km

5.4. - Tramo cronometrado:

5.4.1. - Se podrá correr en un único sentido o en dos sentidos y el número máximo de pasadas será de 6.

5.4.2. - No se autorizarán, en ningún caso, tramos cronometrados en tierra.

5.5. - Si un organizador desea modificar alguno de los apartados anteriores, deberá ser expresamente autorizado por la FARMU.

5.6. - Los organizadores de las pruebas solo podrán publicar el recorrido de la prueba QUINCE DIAS antes de que se dispute la misma. La infracción a esta norma comportará medidas disciplinarias y afectarán a la calificación del informe.

Artículo 6. – ASPIRANTES Y LICENCIAS

6.1. Los campeonatos, copas, trofeos y challenges de la Región de Murcia, estarán abiertos a la participación de:

- Los deportistas en posesión de licencia federativa de automovilismo con licencia clase “P” y “CO” emitida por la RFEDA adscritas a la FARMU con la siglas MU o de otra Federación autonómica válida para el año en curso.
- Los deportistas con licencia clase “PR” o “COR” podrán participar en las pruebas.

6.3. Todos los pilotos con licencia RFEDA no adscritos a la FARMU con siglas MU o de otra Federación autonómica no bloquearán ni puntuarán para los campeonatos, copas, trofeos o challenges de la Región de Murcia, para poder puntuar en cualquiera de los campeonatos, copas, trofeos o challenge de la Región de Murcia deberán:

- Ser poseedores de las licencias expedidas por la ADN correspondiente, que sea válida para la participación en el campeonato correspondiente, de piloto y concursante.
- Formalizar su inscripción en el campeonato deseado.

Se comenzará a puntuar a partir de su inscripción. Serán válidas las inscripciones al campeonato que se soliciten antes del comienzo efectivo de la carrera.

La inscripción al campeonato de los pilotos no RFEDA adscritos a FARMU con siglas MU o de otra Federación autonómica tiene un coste de 20€

Cualquier participante que no tenga licencia RFEDA con las siglas MU, podrá participar en las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Murcia y en general en pruebas inscritas en el calendario regional, cumpliendo los requisitos, en especial los de cobertura sanitaria, que establezca la normativa de licencias expedidas por su territorial de origen y que la FARMU la tenga admitida en la modalidad en la que quiera participar.

Artículo 7. – NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

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

7.2. - El nombre del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo. Las letras del nombre del piloto y copiloto deben ser blancas, la del piloto arriba en ambos lados, de 6 cm de altura, 1 cm de trazo y en carácter helvética mayúscula, la inicial del nombre y primera letra del apellido en mayúscula, resto en minúscula. El incumplimiento de esta regla podrá entrañar una sanción en metálico.

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

7.4. - Los ouvreurs están prohibidos.

7.5. - La asistencia al briefing será obligatoria para, al menos, uno de los miembros del equipo (piloto o copiloto). La ausencia al mismo será causa de sanción.

7.6. - Normas a seguir por el conductor y navegante en un tramo cronometrado.

- Las ventanillas del vehículo deberán ir cerradas, permitiéndose una ranura para ventilación del habitáculo (NUNCA MAYOR DE 6 CM).
- Deberán llevar su equipación reglamentaria completa y bien colocada.
- Deberán llevar el arnés debidamente ajustado.
- No podrán sacar las manos por las ventanillas (saludos, etc.)

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

Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS

8.1. - En todos los rallysprint puntuables para el campeonato de la Región de Murcia de Rallysprint, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos:

GRUPO N	Art. 254 del anexo J
GRUPO N+	Art. 254 del anexo J y normativa técnica de la RFEDA extendiendo su fecha de fabricación y/o 1ª matriculación hasta el año 2000
GRUPO “A”	Art. 255 del anexo J
SUPER 2000 RALLYE	Definidos en el Art. 254 A del anexo J del CDI
Vehículos Súper 1600	
GRUPO R1 R2 R3 R4	Art. 260 del anexo J
GRUPO R5, N5	Art. 261 del anexo J
GRUPO GRAN TURISMO	Homologados o no GT3 FIA, de acuerdo al reglamento técnico GT de la RFEDA, sin límite de cilindrada.
GRAN TURISMO DE PRODUCCIÓN	Extraídos de la lista publicada, y de acuerdo al reglamento técnico GT producción de la RFEA, con un límite de cilindrada de 3600 cc.

DIESEL	con un límite de 2000 cc de cilindrada nominal (real) y homologados o no en grupo N
GRUPO R3T y R3D	Art. 260 D del anexo J
Vehículos N1, N2, N3, N5	Según reg. técnico y Homologaciones RFEDA
GRUPO F2000	Reglamento técnico FARMU de Grupo F-2000
GRUPO 5	Reglamento técnico FARMU de Grupo 5
GRUPO Históricos	Reglamento técnico FARMU de Grupo H y HE (HO y HL)

8.1.1.- Los vehículos denominados WRC, Kit-Car, Súper 1600, R y Gran Turismo, se considerarán como grupo "A".

8.1.2.- Los vehículos denominados Súper 2000 Rally, se considerarán como grupo "N".

8.1.3.- Vehículos de los Grupos A y N.

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

8.1.4.- Todos los vehículos deberán estar conformes al art. 253 del anexo J del CDI, con la excepción de las modificaciones expresamente permitidas en el art. 8.3 del reglamento deportivo de rallysprint.

8.2. - Los vehículos se agruparán en las siguientes **clases**:

GRUPO	C.C.	CLASE
N, D, R1A, N3	HASTA 1.600	1
N, D, R1B, N3	MÁS DE 1.600	2
A, R2, D, A2, F-2000	HASTA 1.600	3
A, R3, D, A2, N2, F-2000	MÁS DE 1.600	4
WRC, R5, GT, N5, N+, R4, 4x4, S2000, S1600	TODAS	8
H (clásicos estrictos)	TODAS	9
HE (clásicos evolucionados)	HASTA 2.000	10 A
	MÁS DE 2.000	11 B
GRUPO 5	TODAS	-

Los participantes del grupo 5 no puntuarán ni bloquearán puntos para el campeonato de rallysprint de la FARMU. La FARMU se reserva el derecho de crear una copa o trofeo para dicho grupo 5.

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

8.3. – Modificaciones permitidas.

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

8.3.1.- Vehículos S-1600

Se autoriza el montaje de los asientos baquet homologados, fabricados en fibra de carbono o Kevlar de más de una capa de tejido. En este caso, se deberá añadir un lastre de 2,5 K por cada asiento fijado al interior del habitáculo.

El peso deberá ser conforme al artículo 255.6.2. del Anexo J 2018, a excepción de los valores numéricos que serán de 950 K y 1100 K respectivamente.

8.3.2.- Para los Vehículos Diésel, en el caso de un vehículo no homologado, tanto la suspensión como los frenos deberán proceder de un vehículo de la misma familia previamente homologado por la Marca en Grupo N, permaneciendo el resto de los elementos del vehículo de origen, a excepción de las modificaciones obligatorias de seguridad conformes al Art. 253 del Anexo J del CDI 2015

8.3.3.- Para todos los vehículos sobrealimentados (turbo), su cilindrada será el resultado de multiplicar la cilindrada real por el coeficiente 1,7

8.3.4.- Modificaciones permitidas a los vehículos grupo N definidos en el Art. 254

Vehículos grupo N: Para los homologados después del 1 de enero de 2005 serán de aplicación las siguientes modificaciones respecto al art.254 del anexo J del CDI:

a) Art. 254.6.1: El diámetro máximo interior de la brida es de 36 mm mantenido sobre una longitud mínima de 3 mm, medido aguas abajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 mm aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los álabes de la rueda (ver dibujo 254-4). Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello debe ser inferior a 42 mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.

El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor, o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor.

El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.

Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).

b) Art. 252.5. El peso mínimo es de 1300 K

c) Las piezas amovibles siguientes de la carrocería, pueden ser sustituidas por otras iguales fabricadas en material plástico más ligero:

- Capot delantero y trasero.
- Aletas y pases de rueda delantero y trasero.

- Puertas traseras.

Los cristales siguientes pueden ser sustituidos por policarbonato de 5 mm de grosor mínimo:

- Ventanillas delanteras.

- Ventanillas traseras.

- Luneta trasera.

En el caso de sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otros fijos de material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.

8.3.5.- Modificaciones Permitidas a los Vehículos R3T y R3D definidos en el Art. 260-D del Anexo "J". Los cristales siguientes pueden ser sustituidos por policarbonato de 5 mm de grosor mínimo:

- Ventanillas delanteras.
- Ventanillas traseras.
- Luneta trasera.

En el caso sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otro material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.

Las partes siguientes pueden ser sustituidas por partes idénticas, pero de material libre:

- Capó delantero
- Portón trasero.

A efectos FARMU los vehículos R3T estarán englobados en la clase 3.

Artículo 9. - SEGUROS

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

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

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

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

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

Artículo 10. - PUBLICIDAD

Será de aplicación el artículo 9 de las prescripciones comunes de la FARMU de este año.

Artículo 11. - OFICIALES

11.1. - Comisarios deportivos.

El número de comisarios deportivos será de tres. El Presidente del colegio de comisarios deportivos será designado por la FARMU en todas las Pruebas puntuables. Los otros dos comisarios deportivos los designará el Comité Organizador.

11.2. - Observador / delegado de seguridad.

11.2.1. - Serán de aplicación las prescripciones comunes de la FARMU de este año.

11.2.2. - El observador de la FARMU. no podrá ocupar ningún cargo oficial en la prueba.

11.2.3. - En el marco de sus funciones, el observador de la FARMU y los comisarios deportivos podrán verificar, a su criterio, todas las medidas técnicas y de seguridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Los comisarios deportivos y/o el observador/delegado de seguridad de la FARMU de la prueba podrán indicar al director de carrera, la necesidad de suspender el/los tramo/s si no se cumplen las medidas de seguridad mínimas, que garanticen el desarrollo de la prueba o si se incumple lo indicado en el reglamento particular de la prueba aprobado por la FARMU. Para ello deberán respetar las siguientes condiciones:

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

11.3. - Delegado técnico

Será de aplicación el artículo 18 de las prescripciones comunes de la FARMU.

Artículo 12. – INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN – LISTA DE INSCRITOS- ORDEN

Las Solicitudes de Inscripción, se ajustará al modelo que figura en este reglamento deportivo y deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la FARMU.

12.1. Las solicitudes de inscripción se ajustarán al modelo de la FARMU. Las inscripciones y los derechos de inscripción se ajustarán a lo establecido en las PPCC. Anexo 1.

La lista provisional de inscritos deberá de ser enviada a la FARMU como máximo 24 h después del cierre de inscripciones, fijándose el plazo máximo de cierre de inscripciones el lunes anterior a la celebración de la prueba a las 20:00 h. Hasta que esta no quede aprobada por el delegado de la comisión de ralliesprint de la FARMU, no se podrá publicar como lista oficial. La FARMU facilitará a los organizadores un modelo de lista de inscritos de uso interno.

12.2. El incumplimiento de este artículo será motivo de sanción al organizador y afectará gravemente a la calificación del informe.

12.3. La no presentación de un participante inscrito en una prueba será sancionada, salvo causa de fuerza mayor o notificación por escrito, con 24 h de antelación.

12.4. Los derechos de Inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- a) Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En caso de que la prueba no se celebre.
- c) La Organización, a su criterio, podrá reembolsar hasta un 50% de los derechos de inscripción a los Concursantes que, por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse a la salida del Rallye y solicitada por el interesado.
- d) En caso de que la prueba sea suspendida por causa imputable al organizador.

12.5. Las solicitudes de inscripción deberán estar en poder de la organización, debidamente cumplimentada y con los derechos de inscripción ABONADOS al organizador. Será obligación del piloto o concursante hacer llegar al organizador antes de las 20:00 horas del lunes anterior a la celebración de la prueba, mediante e-mail o personalmente, copia de la solicitud de Inscripción completamente rellena y firmada, así como copia de los documentos y justificante de pago de los derechos de inscripción. Toda aquella inscripción que no cumpla este requisito será rechazada por la organización sin ninguna justificación por parte de ésta. Los derechos de las inscripciones debidamente formalizadas, aceptando la publicidad impuesta por el organizador, no podrán ser superiores a los máximos establecidos las PPCC, a partir de ese momento hasta el cierre de inscripciones, los derechos podrán ser incrementados 30 €

12.6. El Organizador debe publicar la lista de inscritos en las 48 horas siguientes al cierre de inscripciones, y podrá indicar el horario individualizado para la realización de las verificaciones administrativas y verificaciones técnicas iniciales.

12.7. El Organizador debe remitir a la FARMU obligatoriamente al cierre de inscripciones la lista de inscritos en la que deben constar, nombre y licencia del concursante; nombre, apellidos, nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. del piloto, nombre, apellidos, nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. de la asistencia. **Esta lista será reordenada por criterios de clasificación de temporada anterior de los 3 primeros para la 1ª prueba y vigente para posteriores, así como tener en cuenta prestaciones (clases), palmarés y seguridad** por la FARMU siendo la aprobada por ésta la lista oficial de inscritos.

Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS

13.1. El reglamento particular de cada prueba se elaborará a partir del reglamento tipo elaborado por la FARMU de acuerdo con los reglamentos para el 2025. Deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la FARMU. Así mismo deberá acompañar el PLAN DE SEGURIDAD y el manual correspondiente de aplicación.

El reglamento particular de la prueba deberá de ser enviado con 30 días de antelación a la FARMU, para su posterior aprobación por el director deportivo de la FARMU.

En la portada del reglamento particular de cada prueba puntuable para el campeonato rallysprint, así como en los complementos al reglamento, si los hubiere, deberá figurar el título del campeonato, tal y como recoge el artículo 1.1 del reglamento deportivo de rallysprint y el logotipo oficial de la FARMU.

13.2. Modificaciones al reglamento particular – Complementos

13.2.1. Las disposiciones del reglamento particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los art. 3.6 y 11.9 del CDI.

13.2.2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del reglamento particular.

13.2.3. Estos complementos serán expuestos en la secretaría de la prueba, y en el tablón oficial de anuncios. También serán comunicados directamente a los participantes que deberán firmar un acuse de recibo, a menos que sea materialmente imposible durante la celebración de la Prueba.

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

13.2.5. Todo complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser previamente aprobado por los comisarios deportivos, salvo en los casos de modificaciones del itinerario que pueden ser publicados por el director de carrera.

13.2.6. 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 aplicable en el campeonato.

13.2.7. Toda reclamación presentada por un concursante será transmitida a través del oficial encargado de relaciones con los participantes o del director de carrera a los comisarios deportivos para su estudio y decisión (art. 13 y siguientes del C.D.I.)

13.2.8. Toda acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva realizada por el concursante o por los miembros de su equipo, será juzgado por los comisarios deportivos que podrán imponer una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN.

13.2.9. En caso de duda en la interpretación de los reglamentos, excepto en las pruebas puntuables para los campeonatos R.F.E.A. Y FIA, la FARMU actuará como juez único.

13.2.10 El Concurante asume la responsabilidad del piloto cuando éste último no esté a bordo del vehículo

13.3. La lista de inscritos se confeccionará estableciendo el siguiente orden:

Para el campeonato de la Región de Murcia de Rallysprint se elaborará una lista de inscritos y orden de salida, de acuerdo con el siguiente criterio:

- 1º - Pilotos prioritarios FIA "A"
- 2º - Pilotos prioritarios FIA "B"
- 3º - Pilotos prioritarios R.F.E. de A.
- 4º - Pilotos prioritarios FARMU.
- 5º - Pilotos prioritarios de otras Comunidades.
- 6º - Todos los demás pilotos.

Dentro de cada apartado, el orden de salida se deja a criterio del organizador, aconsejándose establecer el mismo por la clasificación **de los 3 primeros del campeonato hasta esa prueba y seguir criterio de art. 12.7**

13.4. Se podrá modificar el vehículo antes del comienzo de las verificaciones técnicas siempre y cuando este pertenezca al mismo grupo y división que el vehículo inicialmente inscrito.

13.5. Si es una prueba nueva en el calendario y no se ha disputado el tramo en los últimos 3 años, el organizador deberá de comunicárselo a la FARMU para que esta envíe el personal que esta estime oportuno para la inspección del tramo y elaboración de un informe sobre el mismo para dar el visto bueno sobre la celebración de la prueba. Los gastos de inspección correrán a cargo del organizador.

Artículo 14. - NÚMEROS DE COMPETICIÓN

14.1. - Los organizadores entregarán a cada equipo los números, conforme al art. 5.1.1 del presente reglamento deportivo, y las placas de competición de acuerdo con el art. 12.4 de las prescripciones comunes para los campeonatos de la Región de Murcia.

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

- a) La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa del rallysprint, entrañará una penalización.
- b) La ausencia simultánea de los números de competición o de las dos placas del rallysprint entrañará la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 15. – CARNÉ DE CONTROL

15.1. - El carné de control debe ser conforme al utilizado en el cpto. de España de rallyes de asfalto.

15.2. – Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01 – 24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora de referencia será la correspondiente a la de la aplicación atomic clock.

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

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

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

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

15.7. – Salvo autorización expresa del comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carné de control entrañará la aplicación del reglamento por el director de carrera.

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

15.9. – Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carné de control del equipo y la documentación oficial del rallysprint, será objeto de estudio por los comisarios deportivos.

15.10– CARNÉ DE CONTROL A PARQUE PRE-SALIDA

15.10.1 –Tramos recorridos en un solo sentido cuando haya controles horarios:

Se podrá establecer un carné de control de parque pre-salida para regular la entrada a dicho parque, según horario establecido por el director de carrera, asegurando como mínimo 15 minutos de parque de asistencia. A partir de ese momento, el equipo se verá penalizado con 10 segundos por minuto o fracción de retraso en la entrada a dicho parque, siendo sumada la penalización al tiempo de la clasificación final de la prueba. Ningún participante podrá entrar al parque de asistencia cuando haya efectuado la salida de éste el primer participante.

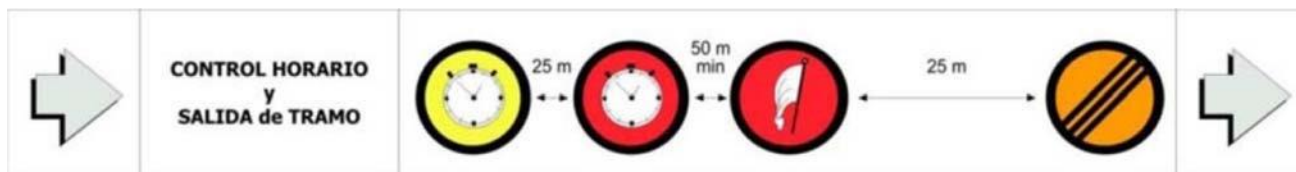
15.10.2 –Tramos recorridos en dos sentidos:

Dado que en estos casos los vehículos se ordenan para la preparación de la salida del tramo, una vez crucen meta se considera que están en parque de presalida y estarán bajo las órdenes del director de carrera o sus adjuntos para tomar salida en el tramo siguiente.

En este sentido, el parque de presalida se considera parque cerrado, no pudiendo realizar reparación o recibir asistencia externa o ayuda exterior, solamente con los medios de a bordo, en caso de recibirla supondrá la descalificación del equipo.

En este caso a la hora teórica de entrada establecida en dicho control, se aplicará penalización de 60 segundos por minuto o fracción, en caso de adelanto y de 10 segundos por minuto o fracción en caso de retraso.

En tramo inverso sin parque de asistencia en salida la señalización de los controles será de



Entre el reloj amarillo y el stop se considera como reagrupamiento

Artículo 16. - RECONOCIMIENTOS

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

16.2. - La organización podrá nombrar jueces de hechos para efectuar controles, además de los que puedan efectuar las autoridades gubernativas y locales para el control. En todo caso deben cumplirse estrictamente las normas de tráfico vigentes. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del reglamento particular y/o en el definitivo, serán a su vez jueces de hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los controles antes mencionados, llevará consigo la prohibición de tomar la salida en la prueba, con pérdida de los derechos de inscripción. Cuando la infracción sea de carácter muy grave, se enviará al Comité de disciplina de la FARMU por si estimara oportuno la apertura de un expediente disciplinario.

Esta penalización será pronunciada por los comisarios deportivos en su primera reunión, antes del inicio del rallysprint.

16.3. - Está prohibido el reconocimiento de los tramos de la prueba antes de la publicación del road-book o itinerario por la organización.

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

- Ser de estricta serie.
- No llevar faros suplementarios que no sean de origen.
- El silenciador del tubo de escape estará en perfecto estado de uso y de funcionamiento.
- Utilizar neumáticos comerciales con dibujo.
- No llevar emisoras y antenas.
- No llevar publicidad ni adhesivos.
- No estar **decorado** de manera que pueda ser identificado como de competición.
- Deben estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las autoridades

Artículo 17. – VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

Se ajustarán a lo previsto en el art. 13 de las prescripciones comunes de la FARMU.

17.1. - Pasaporte técnico: Se ajustará a lo previsto en el art. 13.2.5 de las prescripciones comunes de la FARMU.

17.2. - Delegado técnico: Se ajustará a lo previsto en el art. 19 de las prescripciones comunes de la FARMU.

17.3. – La verificación de la ropa ignífuga y el casco recomendable que sea realizada 15 minutos antes de la hora teórica de salida de cada vehículo, a la entrada del equipo en el parque cerrado previo a la salida de la prueba (ver art. 19.3.).

17.4. – Marcas de identificación.

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

17.5. – Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la DESCALIFICACIÓN de la carrera del equipo, así como la de cualquier Concursante que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la FARMU.

17.6. – Limitación de elementos mecánicos.

- a) Sólo se podrá utilizar por vehículo y rallye el cambio y la serie de diferenciales que el vehículo tiene instalados al tomar la salida.
- b) Sólo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.

Estos dos turbos deberán presentarse obligatoriamente y serán los únicos que se precintarán. El precintaje de estos elementos deberá realizarse en las verificaciones técnicas previas y los precintos serán fijados de forma que permita a los Concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios.

17.7. – Control final.

A su llegada cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Donde se podrá verificar como mínimo:

- Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
- La ausencia de alguna de las marcas de identificación.

Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo a petición de los comisarios deportivos, de oficio o por una reclamación.

En las verificaciones de oficio o las promovidas por reclamación o por apelación, el concursante del vehículo a verificar deberá designar a la mayor brevedad a dos mecánicos, como máximo, a su cargo para las tareas de desmontaje, de lo contrario el equipo será sancionado.

En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes FARMU. El Concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

Artículo 18. – SALIDA

18.1. – Parque cerrado de salida

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

18.1.2. – Los concursantes, o persona por el designada, deberán depositar sus vehículos en el parque cerrado de salida de acuerdo con el horario establecido en el reglamento particular de la prueba.

Artículo 19. – CIRCULACIÓN

19.1. – Si la prueba comprende tramos de enlace, los equipos deberán respetar estrictamente, durante todo el desarrollo de la prueba el código de circulación. Todo equipo que lo infrinja será sancionado según el siguiente baremo:

19.1.1. - 1ª Infracción: una penalización de 300 €

19.1.2. - 2ª Infracción: una penalización de 5 minutos.

19.1.3. - 3ª Infracción: Descalificación.

19.2. - Los agentes u oficiales que constaten una infracción al código de la circulación, por parte de un equipo, deberán notificársela de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

19.3. - En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular de la prueba, bajo reserva de que:

19.3.1. - La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

19.3.2. - Los boletines de denuncia sean suficientemente detallados para determinar sin duda la identidad del piloto, el lugar y la hora.

19.3.3. - Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

19.4. - Está prohibido bajo pena de hasta la descalificación, remolcar y/o transportar los vehículos durante el transcurso de la prueba.

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

19.5.1. - Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.

19.5.2. - Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo, sanción a criterio de CCDD, mínimo 10 segundos primera vez.

19.6 No seguir recorrido fijado o acortar trazado, sanción a criterio de CCDD, mínimo 10 segundos primera vez.

Artículo 20. – ASISTENCIA

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

20.1.1. - Durante toda la prueba solo se podrá realizar en las zonas de asistencia. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda externa, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida. El uso de la grúa de la organización o remolque por cualquier medio mecánico supondrá su no clasificación final en la prueba y constará como un abandono.

20.1.2. - Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como “asistencia prohibida” comprobada por los oficiales de la prueba, entrañará la descalificación de la misma.

Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comité Disciplinario de la FARMU.

20.1.3. – Se define como asistencia prohibida:

El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en una zona de asistencia, de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar sobre el mismo alguna operación o darle indicaciones relacionadas con alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 20.2.

La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, la ayuda para la puesta en marcha del vehículo desde el exterior excepto en una zona de asistencia debiendo tenerse en cuenta –en todo caso- lo establecido para el refuelling.

20.2. - Zonas de asistencia

20.2.3. – En las Z.A. deberá haber sistemas de extinción adecuados.

20.2.4. - Las zonas de asistencia deberán establecerse de acuerdo con los siguientes criterios: Una zona de asistencia a elección del organizador,

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

20.2.7. - El tiempo máximo autorizado de asistencia en los parques será a decisión del director de carrera. En casos excepcionales, se podrán realizar asistencias de tiempo superior, previamente autorizado por la FARMU.

20.4. – Repostaje.

20.4.2. – En el momento del repostaje, si se habilita zona para ello, es obligatorio:

- Alejar a los fumadores
- Repostar con el vehículo con el motor parado.
- No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.
- Si los miembros del equipo están en el interior del vehículo, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- Excepto en los vehículos que tienen prevista una toma de presión para el repostaje, éste deberá llevarse a cabo por gravedad, para lo que se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. En cualquier caso, la capacidad de los bidones de repostaje queda limitada a 25 litros. Si el bidón está elevado por encima del suelo, en ningún caso el nivel de reserva de carburante en el bidón podrá estar a una altura superior a 3 metros durante toda la operación.
- El número máximo de mecánicos autorizados para realizar el repostaje será 2.
- Si finalizada la operación de repostaje, un vehículo no pudiera arrancar, podrá ser empujado y una vez fuera de la zona de repostaje el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.
- Se aconseja la presencia de 1 vehículo de bomberos con personal y medios adecuados para solventar cualquier incidencia.

Artículo 21. – NEUMÁTICOS

21.1. - ~~Los neumáticos a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación para rallyes o de tipo moldeado, estando expresamente prohibidos los neumáticos “sliks”, “sliks rayados” y los neumáticos con “mousse”.~~

21.2. - El número de neumáticos a utilizar es libre.

21.3. - En las copas monomarca el número de neumáticos a utilizar se someterá a los reglamentos particulares de las mismas.

21.4. – Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales del rallysprint, entrañará una penalización a criterio de CC.DD.

21.5.- Está **prohibido el uso de calentadores.**

Artículo 22. – PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

22.1. – Disposiciones generales

22.1.1. – Todos los controles serán indicados por medio de paneles estándar FIA.

22.1.2. – El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo.

22.1.3. – Toda zona de control (la comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel rojo) será considerada como parque cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la zona de control.

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

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

22.1.6. – Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

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

22.1.8. – Salvo decisión en contra del director de carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentando con el plazo establecido para la descalificación.

22.1.9. – Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

22.2. - Señalización de los controles

22.2.1. – La señalización obligatoria queda establecida en el anexo al presente reglamento.

22.2.2. – Todos los controles estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del anexo.

22.2.3. – La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en anexo.

22.2.4. – Control horario

22.2.4.1. – El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo nº 1, fondo amarillo.

22.2.4.2. – El emplazamiento del puesto de control será indicado por el dibujo nº 2, fondo rojo. Y el fin de la zona de control por el dibujo nº 7, fondo beige.

22.2.5. – Control de paso

22.3. – 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.

22.5. – Controles horarios

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

22.6. – Procedimiento del control

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

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

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

22.6.4. – La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carné de control al comisario en funciones.

22.6.5. – Este anotará en el carné de control la hora real de presentación del citado carné.

22.6.6. – La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando la hora de entrada a Z.A. más el tiempo otorgado para realizar dicha asistencia.

22.6.9. – Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

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

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

22.7. – Eliminación de carrera. DESCALIFICACIÓN.

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

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

Artículo 23. – TRAMOS CRONOMETRADOS

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

23.1. – Los ouvreaux están prohibidos.

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

23.3. – En el transcurso de los tramos cronometrados el uso de vestimenta ignífuga, casco homologado y cinturones de seguridad es obligatorio para los ocupantes de los vehículos participantes, bajo sanción de descalificación.

23.4. – Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado, excepto para volver la caravana de participantes a la salida del tramo.

23.5. – La salida de un tramo cronometrado 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 15 segundos posteriores a la señal de salida podrá ser eliminado de la carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

23.6. – La salida de los tramos cronometrados será dada mediante cuenta atrás por display o manual. En este último caso cronometrador indicará la falta de 10 segundos y a partir de la falta de 5 segundos efectuará una cuenta atrás con los dedos de la misma mano y de forma visible para el equipo.

En todos los tramos cronometrados de un mismo rallysprint, el procedimiento de salida deberá ser el mismo.

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

23.8. – En caso de retraso o el no cumplimiento del orden de la lista de autorizados, o nuevo orden establecido por dirección de carrera, imputable al equipo el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado con 10”

23.9. – Una falsa salida y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada con 10"

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

23.11. – Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los comisarios deportivos, a propuesta del director de carrera. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

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

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

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

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

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

23.17. – Finalización de un tramo cronometrado.

23.17.1. Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido (NEUTRALIZACIÓN) antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá **otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los comisarios deportivos, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo. Esta decisión no será reclamable ni apelable.** CDI 12.3.4

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

23.17.3. – La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los comisarios deportivos, previa comunicación del director de carrera explicando los motivos de la interrupción.

23.17.4. – A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control STOP se les anotará en su carné de control una hora de salida, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el carné de control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el control horario fin de sector.

23.17.5. – En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la prueba, los comisarios deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 23.17.1.

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

23.18. – Vehículos de seguridad.

Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad “S”. Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

Los pilotos y copilotos de los vehículos “O” deben tener experiencia en conducción de rallysprint al objeto de informar al director de carrera de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general. El piloto del coche “O” deberá estar en posesión de licencia de piloto y el copiloto de cualquier tipo de licencia emitida o admitida por la FARMU y en vigor.

23.19. – Seguridad del tramo.

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

23.19.1. - (OBLIGATORIO): Un coche “R”, homologado, completamente equipado y con médico a bordo.

23.19.2. - Una ambulancia de S.V.A. (soporte vital avanzado).

23.19.3. - Un vehículo de extinción de incendios con equipamiento de excarcelación (recomendable).

23.19.4. - Una red de emisoras, intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 2 Km, específica para cada tramo cronometrado, que permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo de la prueba. Estas emisoras deberán tener comunicación directa con dirección de carrera.

23.19.5. - Cada puesto de radio deberá estar claramente señalizado (dibujos 12 y 13 del anexo nº 2) para su perfecta visibilidad por los participantes y resto de vehículos de organización.

23.19.6. - Una grúa para retirar los vehículos participantes averiados fuera de la carretera, al lugar seguro más próximo. La misma actuara bajo la orden del director de carrera y solo para dejar el tramo en condiciones de seguir disputándose la prueba.

23.19.7. - En caso de establecerse una **chicane** según anexo VIII de PPCC, los equipos que desplacen una barrera serán penalizados con 5”, si se saltan una barrera con 10” y se saltan toda la chicane con 20”

23.20. – Seguridad de los participantes

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

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

Artículo 24. – **PARQUE CERRADO.**

24.1. – Generalidades: durante el régimen de parque cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

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

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

24.1.3. – Desde su llegada por sus medios (nunca en grúa, ni remolcado) al final del rallysprint hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del parque cerrado por los comisarios deportivos.

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

24.1.5. – A la salida del rallysprint podrá ser previsto un parque cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos como máximo 4 h antes de la salida.

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

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

24.2. – Reparación en el parque cerrado.

24.2.1. – Si los comisarios técnicos de la prueba 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.

24.2.2. – El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso. 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.

24.2.3. – 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.

24.2.4. – Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 24.2.2.

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

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

Artículo 25. – CLASIFICACIONES

25.1. – Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en todos los tramos cronometrados celebrados, si las hubiere, las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo. Será imprescindible finalizar todos los tramos cronometrados celebrados para optar a la clasificación final, al igual que la entrada a parque cerrado de fin de la prueba por sus propios medios.

25.2. – Para que la prueba sea puntuable tanto para el campeonato, el organizador habrá tenido que realizar, como mínimo, el 50% del kilometraje previsto para la prueba.

25.3. – En el transcurso de la prueba, las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

- Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por el director de carrera durante el desarrollo de una etapa.
- Clasificación final provisional: clasificación publicada por el director de carrera al final de la prueba.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los comisarios deportivos.

Artículo 26. - EMPATE EN UN RALLYSPRINT.

En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer los empates, se tomarían en consideración los tiempos del segundo, tercero, cuarto tramo cronometrado, etc. En todo caso se atenderá a lo descrito en las prescripciones comunes.

Artículo 27. – PREMIOS

Los premios en metálico quedan a criterio del organizador.

Artículo 28. - RECLAMACIONES Y APELACIONES

Será de aplicación el artículo 20 de las prescripciones comunes de la FARMU.

Artículo 29. - ACTAS E INFORME FINAL

29.1. - Durante el desarrollo de la prueba, en las reuniones de comisarios deportivos se reflejarán todos los incidentes en las correspondientes actas que deberán ser firmadas por todos ellos.

29.2. - El presidente de los comisarios deportivos es el responsable del envío a la FARMU del informe final según el modelo establecido.

Artículo 30. - PUNTUACIONES, NORMAS CLASIFICACIÓN PRUEBAS Y CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

30.1. - Después de cada prueba puntuable se hará la distribución de puntos para el piloto y copiloto, según la clasificación obtenida en la prueba y de acuerdo con la siguiente tabla:

Nueva tabla de puntuaciones

General

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

Clases

1º	2º	3º	4º	5º
6	4	3	2	1

30.2. - Para la clasificación general del campeonato de pilotos y copilotos se sumarán los puntos obtenidos en la clasificación general de la prueba **y no se sumarán los puntos de clase. Para la clasificación de clases se sumarán los puntos de clase.**

30.3. - Para las clasificaciones finales de los diferentes campeonatos y copas de la Región de Murcia, se sumarán todos los resultados obtenidos en las pruebas disputadas teniendo en cuenta que:

- Si se celebran 6 o más pruebas se descontará el peor resultado.
- Si se celebran 5 o menos pruebas NO se descontará ningún resultado.

30.4. Para poder optar al Campeonato o Trofeos de Murcia de Rallysprint, será necesario haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas celebradas.

30.5. La DESCALIFICACIÓN de una prueba será un resultado a retener obligatoriamente, en el cómputo final de pruebas. Este resultado equivaldrá a 0 puntos.

30.6. - Para las clasificaciones por clases del campeonato se contabilizarán los puntos obtenidos en la clasificación por clases.

30.7. Los pilotos que **sólo** participen en el último meeting, no puntuarán ni bloquearán puntos en las clasificación del campeonato. Esta norma no afecta a la ceremonia de pódium de la prueba.

Artículo 31. - PREMIOS POR PRUEBA Y FINALES . TROFEOS

Clasificación general pilotos: 1º, 2º y 3º

Clasificación general copilotos: 1º, 2º y 3º

Clasificación general Trofeo JUNIOR piloto y copiloto (≤20 años): 1º

Clasificación por clases: 1º

Clasificación de féminas: 1º