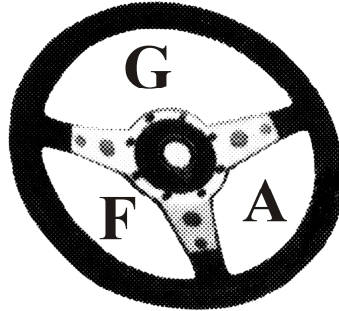


2009 Rally-etarako agindu nagusiak



Gipuzkoako Automobilismo Federazioa
Federación Guipuzcoana de Automovilismo

2009
RALLY-ETARAKO
AGINDU NAGUSIAK

1. Artikulua.- DEFINIZIOAK

1.1. Lehenengo Mailako Rally-a (Kirol Proba)

Inposatutako abiadura ertaineko lasterketa-proba, zein erabat ala partzialki zirkulazio normalarentzako irekitako errepideen zehar garatzen baita. Rally bat eratuta dago, bai ibilbide bakarrarekin, zein ibilgailu guztiak jarraitu behar baitute, ala bai hainbat ibilbiderekin zeinek kontzentrazio-puntu berera baitaramate, aurretiaz finkatua, zeinetara ibilbide komun batek gidatu ahal baitu ala ez.

Ibilbideak bat ala hainbat kronometratutako tarte izan ahal ditu barne, baita beraien arteko lotune-sektoreak ere.

1.2. Rallysprint

Tarte bakarreko abiadura-proba zein noranzko bakarrean gehienez 3 iraganaldirekin garatzen baita.

1.3. Etapa

Rally-aren ataletako bakoitza, zein araututako gutxieneko geldiuene batekin bereizten baita.

1.4. Kronometratutako tarteak

Trafikoarentzako itxita dauden errepideei dagokion abiadura-proba.

1.5. Lotune-sektorea

Bi ordu-kontrolen artean kokatutako ibilbideak "lotune-sektoreak" izendatzen dira. Hauetako batez besteko abiadurak ezingo ditu 50 Km/h gainditu, F.G.A.-k espresuki emandako baimena izan ezik.

1.6. Sekzioa

Rally baten atal guztiak zein ondorengoan artean baitaude:

—Irteera eta lehenengo berriz elkartzeara.

—Bi segidako berriz elkartzeara.

—Azkeneko berriz elkartzeara eta etapa baten ala rally-aren iristea.

1.7. Berriz elkartzeara

Antolatzaileek aurreikusitako geldiuena zein bi ordu-kontrolen artean kokatuta baitago, alde batetik, rally-aren programa jarraitzeko helburuarekin, eta bestetik, lasterketan jarraitzen duten ibilgailuen berriz elkartzeara zilegi egitea. Geldiunedenbora aldatu egin ahal da talde batetik bestera.

1.8. Neutralizazioa

Denbora bat zeinetan Antolatzaileek, edonolako arrazoirengatik, taldeak gerarazten baitituzte.

1.9. Parke Itxia

Gunea zeinetan debekatuta baitago edonolako konponketa nahiz kanpoko laguntza, Gipuzkoako Txapelketetako Araudietan ala Rally-aren Araudi Berezian espresuki aurreikusita dauden kasuetan izan ezik.

1.10. Osagarria

Idatzizko jakinarazpen ofiziala zein Probaren Araudiaren barne baitago, eta azken hau aldatu, argitu ala osatzera destinatuta baitago.

Osagarri guztiak zenbakidunak eta datadunak izan behar dute.

Nori dagokio osagarriak igortzeko ahalmena:

—Batzarde Antolatzaileari Kirol Komisarioen Elkargoa Eratu arte. Bere onarpena F.G.A.-ren esku dago

—Kirol Komisarioen Elkargoari eratzen denetik proba amaitzen den arte.

1.11. Kontrol-baimena

Ibilbidean aurreikusitako kontrol ezberdinetan erregistratutako denborei dagokionean oniritziak eta oharra jasotzera destinatutako baimena.

1.12. Lehiakidea

Pertsona fisikoa ala juridikoa, R.F.E.A.-k ala bere A.D.N.-ak emandako F.I.A.-ren Lehiakide-baimenaren titularra, zein aurtengo urterako balioduna baita.

1.13. Taldea

Ibilgailu bakoitzaren barnean 2 pertsonekin osatuta dagoen talde bat. Taldeko bi kideak Pilotua eta Kopilotua esleituak izango dira. Biek nahitaez aurtengo urterako egokia eta balioduna den baimena eduki beharko dute.

2. Artikulua- MODALITATE NAGUSIAK

2.1. Onartutako ibilgailuak

Rally-etako Euskal txapelketan onartutako ibilgailuak Txapelketa horretako Araudi Nagusiaren 3. Artikuluan definitutakoak dira.

2.2. Baimendutako aldaketak

Behealdeko babeserako karenajeak muntatzea baimentzen da, baita argi osagarriena ere "J" Eranskinen 254.6.7. eta 255.5.8.5. Artikuluetan ezarritakoari jarraiki, hegala muntatzea "J" Eranskinen 252.7.7. Artikuluari jarraiki eta tindatutako kristalen erabilera "J" Eranskinen 253.11 Artikuluari jarraiki .

2.3. Partaide-kopurua

Proba ospatu ahal izateko, ez da irteera hartuko duten partaideen gutxieneko kopuru bat ezartzen.

Organizazioek inskripzio-kopurua mugatu ahal dute, eta kasu horretan Araudi Berezian adierazi beharko dute.

2.4. Etapen iraupena – Nahitaezko abiadura

2.4.1. Etapa baterako aurreikusitako gehieneko iraupenak ez du inolako kasutan 18 gidatze-ordu gaindituko. Iraupen honi berriz elkartzeko gehieneko 3 ordu erantsi ahal izango zaizkio.

2.4.2. Arau hau ez da kontzentrazioko ibilbidetan aplikatuko.

2.4.3. 6 ordu baino iraupen urriagoko etapetarako, atsedeen-denbora, gutxienez, Etaparen iraupen berekoa izan beharko da. 6 ordu ala gehiagoko iraupena duten etapetarako, gutxieneko atsedeen-denbora 6 ordukoa izango da.

3. Artikulua.- ARAUDI BEREZIA

3.1. Argitalpen-baldintzak

3.1.1. Araudi Berezia Automobilgintzako Euskal Federazioak argitaratutako ereduarekin doitu da eta ondorengoek agindutako baldintza guztiak erabat ados egon beharko da:

—C.D.I.

—2009 Gipuzkoako Txapelketa, Kopa eta Sarietarako Agindu Komunak.

—2009 Rally-etako Gipuzkoako Txapelketarako Agindu Nagusi hauek.

—2009 Rally-etako Gipuzkoako Txapelketaren Araudi Nagusia.

—F.I.A.-ren Buletinean, F.V.A. ala F.G.A.-k argitaratutako beste edonolako araudi ala interpretazio publiko.

3.1.2. Araudi Bereziak Antolatzailearen xedapen eta baldintza gehigarri guztiak modu esplizituan aipatu beharko ditu, zein araudiko testuekin ados egon beharko baitira.

3.1.3. Gutxienez Proba hasi baino 60 egun lehenago, F.G.A.-ren Idazkaritzara Araudiari dagokion proiektuaren bi ale igorri beharko dira nahitaezko onarpena lortzeko. Proiektua jasotzen denetik gehieneko 15 eguneko epean, F.G.A.-k Antolatzaileari burutu ahal diren aldaketak jakinaraziko dizkio, edo bestela onartu egingo du. Behin-betiko Araudia argitaratua izango da eta bere 2 ale F.G.A.-ren Idazkaritzara igorriko dira, gutxienez Rally-aren irteera baino 30 egun lehenago.

3.1.3. Gipuzkoako Txapelketarako puntuak lortzeko balio duen rally bakoitzeko Araudi Bereziaren Portadan, hala nola Araudiaren Osagarritan eta emaitza ofizialetako lehenengo orrian, Txapelketaren izenburua eta F.G.A.-ren logotipoa azaldu beharko da.

3.1.4. Inskripzioak amaitzeko muga-data, gutxienez, Probaren hasiera baino 5 egun lehenago izango da.

3.1.5. Irteera-hurrenkerarekin inskribatutako zerrenda, Txapelketetako Agindu Komunetako 8.3. Artikuluan jasota datorrenari jarraiki, argitaratu eta F.G.A.-ra igorri beharko da inskripzioak amaitu eta hurrengo egunean.

3.1.7. Araudi Bereziak emaitza Ofizialei dagokien tokia eta ordua adierazi behar ditu. Argitalpen hori atzeratu egin beharko balitz, ordu berria oharren Taula Ofizialena argitaratu beharko da.

3.2. Araudi Bereziaren aldaketak – Osagarriak – Iragarki-Taula

3.2.1. Araudi Bereziaren xedapenak, C.D.I-ren 66 eta 141. artikuluetan hitzartutakoari jarraiki soilik aldatu ahal izango dira.

3.2.2. Aldaketa ala xedapen osagarri oro datadun eta zenbakidun osagarrien bidez jakinaraziko da, zein Probaren Araudi Bereziaren barne egongo baitira.

3.2.3. Probaren Araudi Bereziari dagozkion Osagarriak Probaren Idazkaritzan erakutsiko dira, baita oharren Taula Ofizialean ere.

3.2.3. Kirol-Komisarioen Elkargoa eratu aurretik zabaldutako osagarri orok, F.G.A.-ren idatzizko onarpena jaso beharko du. Betebehar hau ez da aplikagarria ibilbide ofizialaren aldaketaren kasuan.

3.2.5. Kirol-Komisarioen Elkargoa eratu ondoren zabaldutako osagarri orok, aurretiaz honen onarpena beharko du.

3.3. Araudiaren aplikazioa eta interpretazioa

3.3.1. Lasterketa-Zuzendaria probaren garapenean zehar Agindu Nagusiak, Araudi Nagusia eta Araudi Berezia aplikatzeko arduraduna da, baita Rally-etako Gipuzkoako Txapelketaren Araudi nagusiarena eta Araudi Bereziarena ere. Era berean, Kirol Komisarioei lehenago aipatutako araudian aplikagarria den erabaki garrantzitsu oro jakinarazi beharko diete.

3.3.2. Araudiak aplikatzerakoan Lasterketa-Zuzendariaren erabakien aurka doan erreklamazio oro, Kirol-Komisarioei transmitituko zaie aztertu eta erabakia hartzeko (C.D.I.-ren 171. Art. eta hurrengoak).

3.3.2. Araudian aurreikusten ez den kasu oro Kirol-Komisarioek aztertuko dute, zein erabaki bat hartzeko baimendu bakarrak baitira (C.D.I.-ren 141. Art.)

3.3.4. Araudia interpretatzerakoan zalantzaren bat izanez gero, gaztelerazko testuak egiaztatuko du. Lehiaketetarako proba puntuagarrietan F.I.A.-k frantsesez argitaratutako testuan egiaztatuko du.

3.3.5. Testu honen interpretazio zehatza burutzeko, ondorengo definizioak aplikatuko dira:

3.3.5.1. "Lehiakidea", zein pertsona fisikoa ala juridikoa esleitzeko erailtzen baita.

3.3.5.2. "Taldea", pilotua eta kopilotuarentzat erabilia.

3.3.6. Pilotuak lehiakidearen ardura bere gain hartzen du azken hau ibilgailuaren barnean ez dagoenean.

3.3.7. Lehiakideak ala pilotuak eginiko desegokia, iruzurrezkoa ala kirol-izpirituaren aurkakoa den ekintza oro, Kirol-Komisarioek epaituko dute, zeinek penalizazio bat inposatu ahal izango baitute, hau KANPORATUA IZATERA iritsi ahal izanik.

4. Artikulua.- OFIZIALAK

4.1. C.D.I.-an ezarritakoari jarraiki, Ofizialen taula F.G.A.-k onartu beharko du.

4.2. Ofizialen taula Araudietan konfiguratuko da, hau onartua izan ahal dadin eta Autonomia Erkidego honetan ospatzen diren proba guztiak, Gipuzkoako txapelketetarako puntuak lortzeko balio izan ala ez, gutxienez ondorengoak izan beharko ditu barne:

DC baimena duen Lasterketako Zuzendari bat.

CD baimena duten hiru Kirol Komisario.

OC baimena duen Komisario Teknikarien Buru bat.

OB baimena duen Kronometratzaileen Buru bat.

SC baimena duen Probarako Idazkari bat.

Kirol komisarioen elkargoko lehendakaria, kirol komisarioa eta komisario teknikarien burua EAF-FVA-k izendatuko ditu.

Horiek guztiak indarrean dauden baimenekin zeinen zenbakia eta maila bere izena eta abizenen ondoren azalduko baitira. Araudi Berezian azaltzen diren Probarako Ofizial guztiek, Automobilgintzako Euskal Ofizialen Elkargoari bere adostasuna jakinarazi beharko diote.

- 4.2.** Kronometratzaileek eta Komisario Teknikariek dagozkien baimenak eduki beharko dituzte (OB eta OC) eta Araudi Berezian, Kronometratzaileen talde bat adieraziko da.
- 4.4.** Proba guztietan, nahitaezkoa izango da Mediku Epaile batekin kontaktzea, zein osasun segurtasunaren arduraduna izango baita.

5. Artikulua.- INSKRIPZIOAK

5.1. Inskripzio – Inskripzioen eskaera

- 5.1.1.** Rally-etako Gipuzkoako Txapelketaren probaren batean parte hartu nahi duen lehiakide orok Organizazioak eskuratutako inskripzio-eskaera bat bidali behar du, behar bezala beteta, Probaren Idazkaritzara inskripzioen amaiera-ordua baino lehen. Idazkaritzako helbide osoa, telefonoa, fax, etab. eta inskripzioei dagokion amaiera-data nahiz –ordua Araudi Nagusian zehaztu beharko dira. Kopilotuari dagozkion xehetasunak egiaztapenen hasiera arte osatu ahal dira.
- 5.1.2.** Inskripzioak hauen muga-ordua baino lehen fax bidez burutu ahal izango dira ala gutunaren bidez zeinen zigilu-marka data berekoa izango baita, honekin batera inskripzioari dagokion zenbatekoa joango delarik. Eskakizun hauetakoren bat beteko ez balitz jasotako inskripzio oro baliogabetuko da.
- 5.1.3.** Atzerritarrak diren lehiakideentzat, zein Europar Batasunekoak ez baitira, baimena C.D.I-ren 70. Artikuluan ezarritakoarekin ados egon beharko du.
- 5.1.4.** C.D.I.-ren 74. Artikuluan zehaztutakoari jarraiki, antolatzaile batek inskripzio bat errefusatu ahal izango dute, arrazoiak zehaztera behartuta egon gabe. Kasu honetan interesatua beranduenez Probaren baino bi egun lehenago informatu beharko da. Gipuzkoako Txapelketetarako puntuak lortzeko balio duten probetan, artikulua honen onarpena dagokion Batzordeak onartu ahal izango du.
- 5.1.5.** Araudi Bereziak partaideen kopurua mugatuko balu (50 baino gutxiago ez) eta hau gaindituko balitz, Txapelketako bere partaidetzaren bidez lortutako garaipen-zerrenda kontuan izanik onartutako taldeen zerrenda eta hauen harrera-hurrenkera ezarriko da. Gertatu ahal liratekeen bajak estaltzeko erreserbak esleitu ahal izango dira.
- 5.1.6.** Inskripzio-eskaera sinatzeagatik soilik, lehiakidea bere kabuz eta bere gidariaren izenean C.D.I.-k eta bere eranskinek onartutako kirol-jurisdikzioen mendean jartzen da, eta 2009 Rally-etako Gipuzkoako Txapelketan aplikagarriak diren araudiak ezagutu eta onartzeko konpromisoa hartzen du.
- 5.1.7.** Inskripzioa amaitutakoan, inskripzio-buletinean ezingo da aldaketarik burutu. Ibilgailua aldatzea Proba hasi baino 24 orde lehenago izango da zilegi, betiere hasieran inskribatutako ibilgailuaren Maila berekoa baldin bada. Ordezko ibilgailuaren zilindrada ez da ordeztutakoarena baino handiagoa izango.

5.1.7. Proba hasi aurretiko Egiatzapen teknikoetan, ibilgailu bat inskribatu zeneko Talde eta/edo Mailaren ezaugarriekin egokituko ez balitz, ibilgailu hau, Komisario Teknikariek proposatuta, Kirol Komisarioen erabakiari jarraiki dagokion Talde eta/edo Mailara transferitu ahal izango da.

5.1.9. Debeztatuta dago inskripzioak amaitu ondoren lehiakidea aldatzea. Taldeko kide bakarra ordeztu ahal da, ondorengo baldintzei jarraiki:

—Antolatzaileak, egiaztapenak hasi aurretik.

—Kirol Komisarioak, egiaztapenen hasieratik eta irteera hartzeko baimendutako taldeen zerrenda argitaratu aurretik.

F.G.A.-k soilik baimendu ahal du taldeko bi kideak ordezte.

5.2. Inskripzioko eskubideak

5.2.1. Inskripzioko eskubideei dagokion gehieneko bat ezartzen da, zein ondorengoak baitira:

— Antolatzaileak kontratatutako aukerazko publizitatea onartzen bada: **200 €.**

— Antolatzaileak kontratatutako aukerazko publizitatea onartzen EZ bada: **400 €.**

Inskripzioaren prezioa probaren eguneko aseguruarenaren berdina izango da.

5.2.2. Inskripzio-eskaera ez da onartuko inskripzioko eskubide guztiekin batera ala Lehiakidearen A.D.N-ak igorritako errezibo batekin aurkezten ez bada.

5.3. Inskripzioko eskubideen diru-itzultzea

Inskripzioko eskubideei dagokion erabateko diru-itzultzea burutuko da ondorengo kasuetan:

5.3.1. Eskatzaileei zeinen inskripzioa errefusatua izan baita.

5.3.2. Proba ospatuko ez balitz.

Ondorengoei eskubideen hein bat itzuli ahal izango zaie:

5.3.3. Bere borondatez kanpoko arrazoiren bategatik, zein Erakunde Antolatzaileak onartuko bailuke, irten ezingo luketen eta gutxienez lasterketaren eguna baino bi egun lehenago hori jakinarazi duten lehiakideei.

6. Artikulua.-ASEGURUAK

6.1. F.V.A.-K aseguru-poliza bat kontratatuko du, ondorengo arriskuak bermatuz:

6.1.1. Nahitaezko Erantzukizun Zibila, indarrean dauden xedapenetan hitzartutakoari jarraiki.

6.1.2. Proban parte hartzen duten automobilek eraginiko istripu ala suteen erantzukizuna den diru-kopuru haien ordainketa, Erantzukizun Zibileko zenbateko bateraino, Eusko Jaurlaritzako Trafikok istripu bakoitzeko onartzen duen zenbatekoagatik.

Asegurua irteera-parkean sartzen denetik jarriko da indarrean eta rally-aren amaieran ala lasterketa bertan behera uzteagatik, nahiz eskusio ala kanporaketagatik amaituko da.

6.2. Istripuaren kasuan, lehiakideak ala bere ordezkariak Kirol-Komisarioari idatziz jakinarazi beharko dio, ala honi ezin izanik Lasterketako Zuzendariari, ahalik eta azkarren eta gehieneko 24 orduko epe batean. Adierazpen horretan istripuaren zirkunstantziak azalduko dira, baita lekukoaren izenak eta helbideak ere.

- 6.3.** Lehiakideei gogorazten zaie F.V.A.-k kontratatutako aseguru-polizak antolatzaile eta gidari titularrek eraginiko kalteak soilik babesten dituztela. Gidariak ala automobil partaideek jasan ahal dituzten kalteak kanpoan geratzen dira.
- 6.4.** Laguntzako ibilgailuak, Organizazioak emandako plaka bereziak erakusten badituzte ere, ezin izango dira inolako kasutan rally-ko partaide bezala kontsideratuak izan. Ondorioz, ez ditu Organizazioak kontratatutako aseguru-polizak estaltzen, eta bere jabearen ardurapean soilik geratzen dira.
- 6.5.** Erantzukizun Zibileko aseguru horretaz gainera, lehiakideek eta gidariak, askatasuna dute kontratatzeke, bere kabuz eta komeni zaienaren arabera, egokitzat jotzen dituzten banakako aseguruak.

7. Artikulua.- TALDEAK

- 7.1.** Taldeko kide batek lasterketa bertan behera uzten badu ala auto-barnean hirugarren bat sartzen bada (zauritu bat garraiatzen denean izan ezik) ibilgailua kanporatu egingo da.
- 7.2.** Inprimaki berezi bat, "nortasun agiria" bezala kontsideratua, zeinetan duela gutxiko nortasun-argazkiak (4x4 cm) jarriko baitira eta taldeko bi kideren sinadurak, hala nola ibilgailuarekin lotutako xehetasun guztiak, honetan ikusgarri azaldu beharko dira, rally guztian zehar, penalizazioarako arriskuarekin zein lasterketatik kanporatzera iritsi ahal baita.
- 7.3.** Taldeko bi kideek gidatu ahal izango dute proban zehar eta, horretarako, nahitaez baimen egoki bat eduki beharko dute, zein aurtengo urterako balioduna izango baita.
- 7.4.** Pilotuaren eta kopilotuaren izenak aurreko hegatsetan ala ibilgailuaren atzealdeko alboko kristalean jarri beharko dira. Arau hau hausten duen lehiakide oro isun batekin penalizatua izango da.

8. Artikulua- IBILBIDEA ETA IBILBIDE-LIBURUA (ROAD-BOOK)

8.1. Ibilbide-liburua

- 8.1.1.** Talde guztiek Ibilbide-liburu bat jasoko dute (Road-Book) zeinek jarraitu beharreko ibilbidearen deskribapen zehatza barne izango baitu, lasterketatik kanpo geratzeko zigorraren arriskuarekin. Legez inskribatua dauden lehiakideen eskura egon beharko du, gutxienez, rally-aren irteera baino 20 egun lehenago.
- 8.1.2.** Kasu orotan Ibilbide-Liburua (Road-Book) Road-Book Standard-arekin ados egongo da.

8.2. Ibilbidea

Taldeek Ibilbide-Liburuan (Road-Book) adierazitako ibilbidea erabat bere osotasunean beharko dute, Kirol Komisarioek onartutako norbere borondatez kanpoko arrazoiren batengatik izan ezik.

8.2. Irteeren arteko tartekak

8.3.1. Etapa bakoitzeko Rally-aren irteeran, Antolatzaileak ibilgailu partaideen irteera aurreikusiko du, gutxienez, minutu bateko tartearekin.

8.3.2. Tarte hau berdina izango da talde ororentzat.

8.4.- Kontrol-Baimena

8.4.1. Etapa bakoitzeko sekzio bakoitzerako, gutxienez, kontrol-baimen bat entregatu behar da. Pasabide-kontroletan aldi baterako bisa bat ala sinadura bat aurreikusiko da.

8.4.2. Taldeek bere kontrol-baimenarekin lotutako puntu guztietatik eta behar bezalako hurrenkeran bere pasatzea erregistratu arazteko ardura dute, lasterketatik kanporatuak izateko zigorraren arriskuarekin.

8.4.3. Kontrol-agirian bi segidako ordu-kontrolen artean distantzia bat ibiltzeko emandako denbora adieraziko da.

9. Artikulua.- RALLY-PLAKAK ETA LEHIAKETA-ZENBAKIAK

9.1. Organizazioak talde bakoitzari ondorengo elementuak emango dizkio:

—Bi zenbaki, zeinek C.D.I.-ren 206 eta 207 artikuluetan aurreikusitako baldintzak bilduko baitituzte.

—Rally-ko bi plaka (hautazkoa).

9.2. Zenbakiak ibilgailuen aurrealdeko atetan jarriko dira.

9.3. Zenbakiak eta plakek une orotan bere jatorrizko forma, neurria eta eraketa kontserbatu beharko dute. Ezin dira murriztu.

9.4. Lehiaketako zenbaketako bat ala rally-ko plaka bakar bat faltako balitz, eskudirutan ordaindu beharreko penalizazioa izango du barne.

9.5. Lehiaketako bi zenbakiak ala rally-ko bi plakak aldi berean faltako balira, lasterketatik kanporatzeko zigorra izango luke barne.

10. Artikulua.- PUBLIZITATEA

10.1. 2009 Gipuzkoako Txapelketa, Kopa eta Sarietako Agindu Komunei dagokien 7. Artikuluan zehaztutakoa nahitaez bete beharko da.

11. Artikulua.- ZIRKULAZIOA

11.1. Rally osoan zehar, taldeek Zirkulazio-Kodearen agindu guztiak zorrozki errespetatu beharko dituzte. Agindu hauen aurka doan talde oro zigortua izango da ondorengo baremoari jarraiki:

11.1.1. 1. arau-haustea: 300 €-ko penalizazio bat.

11.1.2. 2. arau-hustea: 5 minutuko penalizazio bat.

11.1.3. 3. arau-haustea: lasterketatik kanporatzea.

- 11.2.** Talderen baten aldetik Zirkulazio-Kodeari dagokionean arau-hauste bat frogatzen dute Agente ala Ofizialek, jakinarazi egin beharko diete, beste edozein erabiltzailek burututakoan bezala.
- 11.3.** Talde arau-hauslea ez geratzea erabakiko balute, rally-ko araudi berezian aurreikusitako penalizazioak eskatu ahal izango dituzte, ondorengo baldintzei jarraiki:
 - 11.3.1.** Arau-haustearen jakinarazpena bide ofizialaren bidez eta idatziz iristea, sailkapen ofiziala argitaratu aurretik.
 - 11.3.2.** Salaketa-buletinak zalantzarik gabe pilotuaren identitatea, tokia eta ordua garbi adierazteko behar adina zehatzak izatea.
 - 11.3.3.** Salatutako ekintzak interpretazio ezberdinetarako biderik ez ematea.
- 11.3.** Debekatuta dago, lasterketatik kanporatzeko zigorraren arriskuarekin, ibilgailuak atoian eramatea, garraiatzea ala bultza araztea, galtzadara itzuli arazteko ala errepidea libre uzteko izan ezik.
- 11.5.** Era berean taldeari ondorengo debekatzen zaio, penalizazioaren arriskuarekin zein lasterketatik kanporatua izatera iritsi ahal baita:
 - 11.5.1.** Partaideen pasabidea nahita blokeatzea ala berari aurrea hartzea ekiditea.
 - 11.5.2.** Kirol-izpirituarekin bateraezina den modu batean portatzea.

12. Artikulua.- KONPONKETAK – ERREGAIA

- 12.1.** Konponketak eta hornidura libreak dira rally-aren garapen osoan zehar, erabat debekatuta dauden kasuetan izan ezik.
 - 12.2.** Laguntza debekatuta duten behin-behineko guneak Road-Book-ean adierazita egongo dira. Gune hauetan konponketa eta hornidura guztiak eskusiboki taldeak burutu behar ditu baliabideak ibilgailuan izango dituztelarik.
 - 12.3.** Laguntza debekatua duten gune hauek kontrolatzeko Epailak izendatuko dira eta frogatutako edonolako arau-haustek penalizazio bat izango du barne zein KANPORATUA IZATERA iritsi ahal baita.
- ### **12.3. Elementu mekanikoen muga**
- 12.4.1.** Ondoren aipatzen diren elementu mekanikoen zigilatzea ondorengo taldetan burutuko da:
 - Nahitaez F.I.A. lehentasuna duten pilotuen ibilgailuei.
 - Aukeran F.G.A.-ren iritziz lehentasunik ez duten pilotuen ibilgailuei.
 - 12.4.2.** Ibilgailu eta rally bakoitzeko, aldagailu bat eta diferentzial-serie bat, zein irteera hartzerakoan ibilgailuak instalatuta baitaizka, erabili ahal izango dira. Zigilatzeak lehiakideei enbragea eta aldi baterako osagarriak ordeztzea zilegi egiteko moduan burutuko direla gogorarazten da.
 - 12.4.3.** Rally bakoitzeko bi hodi baino ez dira erabili ahal izango: irteerari ekiterakoan ibilgailuan instalatutakoa eta ordeztuko bat. Bi hodi hauek soilik zigilatuko dira, eta debekatuta egongo da adierazitakoak ez diren beste batzuk erabiltzea. Bi turboak nahitaez aurkeztu beharko dira.

Ez aurkezteak ala probaren edozein unetan frogatzen den hirugarren multzo baten erabilerak, KANPORATZEA izango du barne.

12.5. Erregaia

Erabilitako erregaia C.D.I.-ren "J" eranskinean adierazitako araudiarekin ados egongo da. Ados ez egoteak KANPORATZEA izango du barne.

13. Artikulua.- PNEUMATIKOAK

13.1. Erabili beharreko pneumatiko kopurua eta mota librea da. Slick pneumatikoen debekua 2003. urteko Urtarrilaren 1etik aurrera jartzen da indarrean.

13.2. Marka bakarreko Kopetan erabili beharreko pneumatiko kopurua horietako Araudi Berezien barne egongo lirarteke.

13.2. Pneumatiko-berogarriak erabiltzea baimenduta dago.

14. Artikulua.- EGIAZTAPENAK

14.1. Araudi Berezietan lehiakideei eta bere gidariei ibilbideko egiaztapenak ibilgailuko bidaiarien ardura eskusiboa dela jakinaraziko zaie, bere jarduera inola ere Probaren Organizazioarekin ala Federazioarekin lotu ahal ezingo delarik.

15. Artikulua.-EGIAZTAPEN TEKNIKO ETA ADMINISTRATIBOAK

15.1. Irteera aurreko eta rally-an zeharreko egiaztapenak

15.1.1. Rally-an parte hartzen dute talde guztiak bere ibilgailuarekin aurkeztu beharko dira rally-ko programari jarraiki aurreikusitako egiaztapen teknikitara (eta/edo administratibotara).

15.1.2. Irteera ukatu egingo zaio egiaztapen teknikitara (eta/edo administratibotara) rally-ko Araudi Berezien aurreikusitako epetatik kanpo aurkezten diren taldeei, Kirol Komisarioek onartutako norbere borondatez kanpoko arrazoiren batengatik izan ezik.

15.1.3. Taldeak ibilgailuaren homologazio-fitxa eta aldi baterako fitxa gehigarriak aurkeztu beharko ditu. Dokumentu hauek aurkezten ez badira, Kirol Komisarioek penalizazio bat aplikatu ahal dute zein irteera hartzeko baimena ukatzera iritsi ahal baita.

15.1.4. Egiaztapen teknikoaren ondoren eta ibilgailuaren bat araudi tekniko eta/edo segurtasunekoarekin ados egongo ez balitz, Kirol Komisarioen aldetik denbora-epe bat emango zaio ibilgailu hori ados jartzeko.

15.1.5. Irteera debekatuko zaio ados ez dagoen ibilgailu orori.

15.1.6. Irteeraren aurretik burututako egiaztapenak erabat orokorrak izango dira (baimenen kontrola, markarena eta ibilgailuaren eredia, inskribatuta dagoen taldearekiko ibilgailuak duen adostasuna, oinarrizko segurtasun elementuak,

Zirkulazio-Kodeari dagokionean ibilgailuek duen adostasuna, etab.)

15.1.7. Ondorengoari ekingo zaio:

15.1.7.1. Taldea identifikatzea: kide bakoitzak nortasun-formatuko (4x4 cm) duela gutxiko 2 argazki izango ditu.

15.1.7.2. Ibilgailuaren identifikazioa: xasisa eta motor blokea une orotan markaketa zehatzerako objektu izan ahal izango dira.

15.1.8. Rally-an zehar edozein unetan, egiaztapen osagarriak burutu ahal izango dira, bai pilotuei dagokionean, eta bai ibilgailuari dagokionean. Rally osoan zehar, lehiakidea ibilgailuaren adostasun teknikoren arduraduna da, KANPORATZEKO zigorraren arriskuarekin.

15.1.9. Taldeari dagokio, identifikazio-markak jarriko balira (ikusi 15.1.7. Art.), rally-aren amaiera arte bere babesaren ardura. Falta izango balira lasterketatik berehala kanporatzea ekarriko luke. Halaber, taldeari dagokio burututako egiaztapenen zehar manipulaturako ibilgailuaren edozein elementuren behar bezalako kokapena egiaztatzea.

15.1.10. frogatutako edonolako iruzurrek, eta batez ere ukitutako identifikazio-markak ukitu gabeak bezala aurkezteak, taldearentzat lasterketatik kanporatua izatea ekarriko du, hala nola arau-haustearen jarduera burutu nahiz erraztu izango zukeen edozein lehiakide ala talde, hori guztia F.G.A.-ren aurrean eskatu ahal lireratekeen zigor larriagoen kalterako izan gabe.

15.2. Amaierako kontrola

15.2.1. Iristen denean, talde bakoitzak bere ibilgailua Parke Itxira eramango du. Egiaztapen azkar bati ekingo zaio egiaztatzeko:

15.2.1.1. Irteerako egiaztapen teknikitara aurkeztutako ibilgailuarekiko bere adostasuna.

15.2.1.2. Penalizazioen bat aplikatzeko arrazoiren bat badagoen ala ez.

15.2.2. 15.1.7. Artikuluan aurreikusitako identifikazio-markaren bat faltako balitz, lasterketatik kanporatzea ekarriko luke.

15.2.3. Egiaztapen oso eta zehatz bat, ibilgailua desmuntatzea aurreikusten duelarik, burutu ahal izango da iritsi ondoren, Kirol Komisarioen Elkargoak hala eskatuko balu, ofizioz ala erreklamazio baten ondorioz jardunez, ala Lasterketako Zuzendariak hala eskatuko balu.

15.2.4. Desmuntatze hori erreklamazio baten ondorioa balitz, 2007 Euskal Txapelketa, Kopa eta Sariei jarraiki erreklamazioa burutzen duenari fidantza osagarri bat eskatuko zaio, eta hau alde aurretik eman beharko du. Erreklamazioak oinarria izango balu, kausio hau erreklamazioa egiten duenari itzuli egingo zaio eta lehiakideari, zeinen aurka aurkeztu baitzen erreklamazioa, kargatuko zaio.

15.3. 15.2.3. Artikuluan aurreikusitako egiaztapena, burutuko balitz, sailkapen nagusiaren eta/edo Talde bakoitzaren lehenengo postutan sailkatutako taldeentzat burutuko da, baita aldi baterako Kirol Komisarioek esleitutako beste edonolako ibilgailurentzako ere.

Era berean, marka bakarreko txapelketetako ibilgailuak egiaztatu ahal izango dira, F.G.A.-ak ala maila handiagoko beste organismoren batek onartutako dagozkien bere araudietan hala hitzartuta badago.

15. Artikulua.- IRTEERA

16.1. Irteeraren aurretik, ibilgailu partaideak irteera-parke itxi batean bilduko dira.

16.1.1. Partaideek, ala lehiakideek horretarako esleitutako pertsonak, bere ibilgailuak aipatutako parkean jarri beharko dute, rally-ko Araudi Bereziaren Araudian ezarritako ordutegiari jarraiki Irteera-parkean gehieneko 15 minutuko atzerapenarekin sartzeak 120 Euroko penalizazioa izango du barne.

16.1.3. Atzerapena 15 minutu baino gehiagokoa bada, Kirol komisarioek atzeratutako partaideen irteera ukatu ahal izango dute, hauek onartutako norbere borondatez kanpoko arrazoiren batengatik izan ezik.

16.2. Taldeak irteerako Parke Itxira bere irteera-ordua baino 10 minutu lehenago sartu ahal dira.

16.3. Irteerako ordu zehatza talde bakoitzaren baimenean adierazita egongo da.

16.3. Trally-aren irteerako aurkezpenari, etapa bati ala lotune-sektore bati (kronometratutako tarte baten irteerarekin aldi berean suertatzen denean izan ezik) dagokion taldeari egotzi ahal zaion edonolako atzerapen penalizatua izango da, atzerapeneko minutu bakoitzari ala dagokion 10 segundo ala frakzioaren arabera. Atzerapena 15 minutu baino gehiagokoa balitz, taldeak ez du irteteko baimenik izango.

16.5. Taldeak, zeinek rally-aren irteeran aurkezteko 15 minutu baitituzte, etapa batean, sekzio batean ala lotune-sektore batean, denbora-marjina horretan aurkezten badira, irteerako ordu zehatza Kontrol-Baimenean idatziko da.
Ibilgailuen artean aurreikusitako tartearen errespetatu egin behar da.

16.6. Ibilgailu bakoitzaren arteko minutu bateko tartearen, areagotu ahal izango da zirkunstantziek zilegi egingo balute, baina talde guztientzako berdina izan behar du.

16.7. Hasierako irteera-hurrenkera ezin izango da aldatu gutxienez kronometratutako tarteei dagokien kilometrajearen % 10a burutu bitartean.

16.8. Hurrengo etapetarako, irteera-hurrenkera aurreko etaparen aldi baterako sailkapenarekin ados ezarri ahal izango da.

17. Artikulua.- KONTROL-BAIMENA

17.1. Rally-aren irteeran talde bakoitzak Kontrol-Baimen bat jasoko du, zeinetan segidako bi ordu-kontrolen arteko distantzia estaltzeko emandako denborak azalduko baitira. Baimen hau sekzio bakoitzeko iriste-kontrolari entregatuko zaio eta agiri berri batekin ordeztuko da hurrengo sekzioaren irteerarako. Talde bakoitza bere kontrol-agiriaren

arduraduna da. Kontrol ezberdinetan kontrol-agiria aurkeztea eta bertan egin beharreko oharren zehaztasuna, taldearen ardurak dira. Beraz, taldea kontrol-baimenean egindako edonolako oharren arduradun bakarra da.

Taldeari dagokio Komisarioriei bere kontrol-agiria aurkezteko une zehatza erabakitzea eta idatzitako ordua zuzena izan dela egiaztatzea.

Orduak eta minutuak beti ondorengo moduan adieraziko dira: 00h 01' - 24h

00', minutu osoak soilik kontatuko direlarik. Rally osoan zehar, ordu ofiziala Araudi Berezian adierazitakoa izango da.

- 17.2.** Kontrol-agiria edozein eskakizunetarako erabilgarri egongo da, bereziki kontrol-postuetan, zeinetan pertsonalki taldeko kide batek aurkeztu beharko baitu oniritzia jasotzeko eta ordua idazteko.
- 17.3.** Komisario arduradunak espresuki baimendu izan ezik, kontrol-agirian eginiko edonolako zuzenketak ala aldaketak lasterketatik kanporatzea izango du barne.
- 17.3.** Pasabide-kontrol bateko bisa ala zigilu faltak, ordu-kontrollean ez idazteak, ala kontrol bakoitzean nahiz iristean kontrol-agiria ez entregatzeak (ordutegia, pasabidekoa ala berriro elkartzekoa), kanporaketa izango du barne.
- 17.5.** Kontrol-postuko Komisarioa soilik dago kontrol-agirian ordua inskribatzeko baimendua, eskuz ala gailu inprimatzaile baten bidez.
- 17.6.** Taldearen kontrol-agiria eta rally-ko dokumentu ofizialen arteko denbora-inskripzioei dagokion desadostasun oro, Kirol Komisarioriek aztertzeke auzia izango da, azken batean hauek epaituko dutelarik.

18. Artikulua.- KONTROLEN FUNTZIONAMENDURAKO PROZEDURA

18.1. Xedapen nagusiak

- 18.1.1.** Kontrol guztiak, hau da, ordu- eta pasabide-kontrolak, kronometratutako tarteen irteera- eta iriste-gunetako kontrola, berriz elkartze eta neutralizazioen kontrolak, F.I.A. estandarizatutako panelen bidez adieraziko dira (gutxieneko altuera 1,50 m, seinaleztapen-irudia: gutxienez 70 cm-ko diametroa) o edo F.G.A. estandarizatutako (gutxieneko altuera 0,50 m, seinaleztapen-irudia: gutxienez 40 cm-ko diametroa)
- 18.1.2.** Kontrol-gune baten hasiera hondoan dagoen ohar-panel hori baten bidez adieraziko da. Gutxieneko 25 m-ko distantzia batean, kontrol-postuaren kokalekua hondo gorria duen panel berdin baten bidez adieraziko da. Kontrol-gunearen amaiera, gutxi gora behera 25 m. urrunago, hiru zeharkako banda belzdun hondo beixa duen panel baten bidez adieraziko da.
- 18.1.3.** Kontrol-gune (hau da, ohar-panel horia eta 3 zeharkako barra dituen azkeneko panel beixaren arteko gunea) parke itxia bezala kontsideratuko da (ikus 20.1.2. art.).
- 18.1.4.** Edozein kontrol-guneko geldialdiaren iraupenak, ez du kontrol-eragiketarik burutzeko beharrezko denbora gainditu beharko.

18.1.5. Erregistroari dagokion ordurik hoberena taldeen ardura eskusiboa da, zeinek kontrol-postuko mahaiaren gainean dagoen ordulari ofiziala kontsultatu ahal baitute.

18.1.6. Postuko Komisarioek ezin dute erregistroari dagokion ordurik hoberenari buruzko informaziorik eman.

18.1.7. Kontrol-postuak lehenengo ibilgailu lehiakidearen pasatzeari dagokion ordurik hoberena baino 15 minutu lehenago hasiko dira funtzionatzen.

18.1.8. Lasterketako Zuzendariak aurkako erabakirik azaltzen ez badu, azkeneko ibilgailuaren pasatzeari dagokion ordurik hoberenetik 15 minutura utziko diote jardunean egoteari, lasterketa-kanporaketarako ezarritako epearekin areagotzen delarik.

18.1.9. Taldeek nahitaez kontrol-postu bateko edozein Ibilbide-Komisario arduradunen instrukzioak jarraitu behar dituzte, zigor bat jasateko arriskuarekin zein lasterketatik kanporatua izatera iritsi ahal baita, Kirol Komisarioen irizpideari jarraiki.

18.2. Kontrolen seinaleztapena

18.2.1. Nahitaez I. Eranskinean azaltzen den seinaleztapena erabili behar da.

18.2.2. Kontrol guztiak, hau da, ordu-kontrolak, pasatze-kontrolak, tartetako irteerak eta iristeak eta stop-kontrolak, panel estandarizatuen bidez seinaleztatuko dira, I. Eranskinaren marrazkiei jarraiki.

18.2.3. Kontrol-postuaren seinaleztapena hiru panelen bidez egingo da, I. Eranskinean adierazitako moduan.

OHARRA: Beharrezkoa izanez gero, hondo horia duen seinaleztapena bandera hori batekin irmotu ahal izango da eta hondo gorrikoa bandera gorri batekin.

18.2.4. Ordu-kontrola.

18.2.4.1. Kontrol-gunearen hasiera 1. marrazkiak adieraziko du, hondo horia duen panel batean.

18.2.4.2. Kontrol-postuaren kokalekua halaber 1. marrazkiak adieraziko du hondo gorriaren gainean eta kontrol-gunearen amaiera 5. marrazkiaren bidez (hondo beixaren gainean).

18.2.5. Pasatze-kontrola. Ordu-kontrollean erabilitakoak bezalako forma duten panelak erabiliko dira, baina 1. marrazkia 2. marrazkiarekin ordeztuz.

18.2.6. Kronometratutako tartekak.

18.2.6.1. Irteera-puntua 3. marrazkiak hondo gorriaren gainean adieraziko du.

18.2.6.2. Iristea 4. marrazkian hondo horiaren gainean aurre-seinaleztatuta egongo da. Iriste-lerroa, zeinetan kronometrajea burutuko baita, 4. marrazkiaren bidez adieraziko da hondo gorriaren gainean.

18.2.6.3. STOP panel bat hondo gorriaren gainean 100 eta 300 m artean urrunago kokatuta egongo da. Panel honen gainean 2 argi gorri keinukari jarri beharko dira bere gaueko seinaleztapena optimizatzeke.

18.3. Kontrol-gunea

18.3.1. Arau orokor bezala, aurre-senaleztapeneko panelak gutxi gora behera kontrol-postua baino 25 m lehenago jarriko dira. Kontrol-gunearen amaiera adierazten duten panelak kontrol-postuaren ondoren gutxi gora behera 25 m-ra jarriko dira.

18.3.2. Ezin izango da inolako konponketarik nahiz laguntzarik burutu kontrol-gunean, hau da, hondo horia duen panela eta hiru zeharkako barra belzdun panel beixaren artean; une hori Parke Itxia kontsideratzen delarik.

18.3.3. Kontroletako ofizial guztiek identifikatuta egon beharko dute. Kontrol bakoitzean, Postuko Buruak bereizgarri bat eraman beharko du zeinek berehala identifikatu ahal izatea zilegi egingo baitu.

18.4. Pasatze-kontrola

Eranskinean adierazitako panelen bidez identifikatutako kontrol hauetan, postuko Komisarioek kontrol-agiria bisatu eta/edo zigilatu baino ez dute egin behar, taldeak aurkezten duen unean, baina pasatze-ordua idatzi gabe.

18.5. Ordu-kontrolak

Kontrol hauetan, postuko Komisarioek kontrol-agirian taldea aurkezten den ordua idatziko dute. Kronometrajea berehala burutuko da.

18.6. Kontrol-prozedurak

18.6.1. Kontrol-prozedura ibilgailuak kontrol-gunearen hasierari dagokionean ohartarazten duen panel horia gainditzen duenean hasten da.

18.6.2. Ohar-panela eta kontrol-gunearen artean taldeari geratzea nahiz mantsoegi aurrera egitea debekatzen zaizkio.

18.6.3. Kronometrajea eta kontrol-agiriko ordu idaztea, bai taldeko bi kideak eta bai ibilgailua kontrol-gunean eta kontrol-mahaitik oso hurbil aurkitzen badira burutu ahal izango da.

18.6.4. Aurkezpen-ordua taldeko kide batek kontrol-agiria jarduneko komisarioari erakusten dion hura da.

18.6.5. Honek Kontrol-Agirian, bai eskuz ala bai gailu inprimatzaile baten bidez, agiri horren aurkezpen ordu erreala idatziko du.

18.6.6. Aurkezteko ordurik hoberena lotune-sektorea ibiltzeko emandako denbora eta sektore honetatik zein ordutan irteten den batuta lortzen dena da, denbora horiek ordutan eta minututan adierazten direlarik.

18.6.7. Taldeak ez du aurreratzeari dagokion penalizaziorik merezi kontrol-guneko sarrera-ordua aurkezpeneko minuturik hoberenarekin ala bere aurrekoarekin egokitzen bada.

18.6.8. Taldeak ez du atzerapenari dagokion penalizaziorik merezi, jarduneko Komisarioari agiria aurkezteko ordua aurkezpeneko minuturik hoberenarekin egokitzen bada.

18.6.9. Adibidea: 18h58-tan kontrol bat pasa behar duen talde batek ez du penalizaziorik mereziko bere kontrol-agiria 18h 58' 00" eta 18h 58' 59" artean aurkezten bada. Ordu erreal eta aurkezpeneko ordurik hoberenaren arteko diferentzia oro ondorengo moduan penalizatuko da:

a) Atzerapen ororentzat: 10 segundo minutu bakoitzeko ala minutu-frakzio bakoitzeko.

b) Aurrerapen ororentzat: Minutu bat minutu bakoitzeko ala minutuko frakzio bakoitzeko.

18.6.10. Aurreratzeagatik penalizatutako talde bat, Lasterketako Zuzendariaren irizpideari jarraiki, behar adina denboran zehar neutralizatu ahal izango da dagokion tokian berriro irteteko.

18.6.11. Etaparen amaierako iristeari dagozkion Ordu-tegi Kontroletan, taldeek aurrerapenarekin sartu ahal izango dute, penalizaziorik merezi gabe, etaparen amaierako kontrola eta rally-aren amaiera aldi berean gertatzen direnean izan ezik.

18.6.12. Amaitzeko, taldearen aldetik eginiko Prozeduraren arauari dagokion edonolako arau-hauste (eta bereziki kontrol-gunean aurkezpeneko ordurik hobereana pasa baino minutu bat baino aurrerapen handiagoarekin sartzea litzatekeena), Kontrolleko Postuko Buruaren aldetik, idatzizko txosten bat idazteko arrazoia izango da zein berehala Lasterketako zuzendariak Kirol Komisarioei bideratuko baitie eta hauek dagokion zigorra ezarriko dute.

18.7. Kontrol-tako irteera-ordua

18.7.1. Hurrengo lotune-sektorea tarte kronometratu batean hasten ez denean, Kontrol-Agirian inskribatutako aurkezpen-ordua aldi berean lotune-sektorearen iriste-ordua da eta hurrengo sektoreari dagokion irteera-ordua.

18.7.2. Aldiz, ordu-kontrol bat kronometratutako tarte bateko irteera-kontrol batek jarraitzen duenean, ondorengo prozedura aplikatuko da:

a) Bi postuak kontrol-gune bakarraren barne egongo dira (ikus 18.1.3. eta 20.1.2. Art.) zeinen panelak ondoren adierazten den bezala kokatuko baitira:

a1) Kronometro bat irudikatzen duen ohar-panel horia (gunearen hasiera).

a2) Gutxi gora behera 25 m geroago kronometro bat irudikatzen duen panel gorri bat (ordu-kontrolleko postua).

a3) 50etik 200 m bitarteko distantzia batean bandera bat irudikatzen duen panel gorria (tarte kronometratuaren irteera).

a4) Amaitzeko, 25 m urrunago, gune-amaierako panela (hiru zeharkako banda hondo beixaren gainean).

b) Lotune-sektoreko iriste-orduaren kontrolean, jarduneko komisarioak kontrol-agirian, alde batetik taldearen aurkezpen-ordua idatziko du eta bestetik, hurrengo lotune-sektorerako aurreikusitako irteera-ordua. 3 minutuko tarte bat errespetatu beharko du taldeari irteerari ekiteko prestatzea zilegi egiteko. Gainera, zulaketaren kasuan, talde eraginari gehieneko 5 minutu osagarri emango zaizkio. Konponketaren

ondoren adieraziko zaion irteera-ordu berriak, dagokion denbora-epea errespetatu beharko du.

c) Ordu-Kontrola pasa ondoren, ibilgailu lehiakidea berehala kronometratutako tarteari dagokion irteera-kontroleraino jarraituko du. Postuko arduraduna den Ibilbide-Komisarioak tarteari dagokion fitxan bere irteera-ordua idatziko du, zein normalean lotune-sektorerako aurreikusitako orduarekin bat etorriko baita. Ondoren, komisarioak taldeari irteera-agindua emango dio Agindu hauetan aurreikusitako prozedurari jarraiki (ikus 19.4. Art.).

d) Istripuaren kasuan oharren arteko desadostasunen bat sortuko balitz, kronometratutako tarteari dagokion irteera-ordua aginduko du, Kirol Komisarioek aurkako erabakia adierazten duten kasuan izan ezik.

18.8. Lasterketatik kanporatzea

Taldeak nahitaez, lasterketatik kanporatuak izateko zigorraren arriskuarekin, kontrol guztietan aurreikusitako hurrenkeran eta ibilbidearen noranzkoan aurkeztuko dira. Era berean erabat debekatuta dago kontrol-gunean atzerako martxa erabiltzea.

18.8.1. No ordu-kontrolen artean inposatutako ordutegiari dagokionean 15 minutu baino gehiagoko atzerapena ala rally-ko sekzio eta/edo etapa hauetako edozeinen amaieran 30 minutu baino gehiagoko atzerapenak, baita atzerapen globalak ere (probetan zeinetan etapa bat baino gehiago egongo baita) 60 minutu baino gehiagokoa, lasterketatik kanporatzeko zigorra izango du barne. Lasterketako kanporaketa-epea kalkulatzeko, denbora erreala aplikatuko da eta ez penalizazioko denbora (10 segundo minutu bakoitzeko).

18.8.2. Ordutegirik hoberenarekiko aurreratze batek ez du inolako kasutan lasterketako Kanporatzea eragiten duen atzerapena murriztea zilegi egingo. Hala ere, ordu-kontrolerako aurrerapenari dagozkion penalizazioak ez dira aintzat hartuko lasterketako kanporatzeak barne duen gehieneko atzerapena kalkulatzeko.

18.8.3. Lasterketatik kanporatzeari dagokion epea edozein unetan areagotu ahal da Kirol Komisariek hartutako erabakiagatik zein Lasterketako Zuzendariak proposatua izan ahal baita. Taldeei ahalik eta azkarren jakinaraziko zaie.

18.8.4. Baimendutako gehieneko atzerapena gaitzazatik burututako lasterketako kanporatzea, sekzio ala etapa baten amaieran soilik aplikatu ahal izango da.

18.8. Berrito elkartzeko kontrolak.

18.9.1. Ibilbidean zehar berrito elkartzeko hainbat gune ezarri ahal izango dira. Sarrera- eta irteera-kontrolak postu kontroleraino jarraitzen duten arau nagusien mendean egongo dira (ikus 18.1., 18.2. y 18.3. Art.).

Berrito elkartzeko gune baten barnean, motorren doitzea kanpoko batera baten bidez egin ahal izango da. Eragiketa hau taldeko kideek soilik burutu ahal izango dute. Bateria hau ezin izango da ibilgailuaren barnean eraman.

18.9.2. Berrito elkartzeko gune hauek taldeen artean atzerapen eta/edo bertan behera uzteak direla eta taldeen artean gertatu ahal diren tarteari murrizteko balio dute. Beraz, beharrezkoa da berrito elkartzeari dagokion irteera-ordua kontuan izatea eta ez bere iraupena.

18.9.3. Berriz elkartzeko kontroletara iristean, taldeak postuko komisarioari bere kontrol-agiria entregatuko diote eta bere irteera-orduari buruzko instrukzioak jasoko dituzte. Ondoren, berehala eta zuzenean, bere ibilgailua parke itxira eraman beharko dute, eta bertan daudenean, nahitaez motorra geratu beharko dute. Antolatzaileek kontrol-agiri berri bat eman ahal izango dute parke itxiko sarreran ala irteeran.

18.9.4. Berririo elkartzeko bat burutu ondoren, irteera-hurrenkera, ahal den guztietan, berririo elkartzeko gune honetara iritsi ondoren ezarritako sailkapen nagusiari jarraiki burutuko da. Aurkako kasuan, ibilgailuek bere iriste-hurrenkeraren arabera irtengo dira. Ez da inolako kasutan kronometratutako tartetan burututako denborak soilik aintzat hartuko; sailkapen nagusia denborari dagokionean adierazten diren penalizazio guztiak modu berdinean kontuan izanik ezarri behar da.

19. Artikulua.- KRONOMETRATUTAKO TARTEAK

19.1. Kronometratutako tarteak trafikoarentzat itxita dauden errepidetan eginiko abiadura-probak dira. Kronometratutako tartetan kronometrajea segundoa erreferentzia izanik burutuko da.

19.2. Kronometratutako tarteen zehar, lohihartzekoa, kaskoa eta segurtasun-arnesak (guztiak homologatuak) erabiltzea nahitaezkoa da ibilgailuko bidaiari guztientzat, KANPORATUA izateko arriskua izanik.

19.2. Taldeentzat debekatuta dago kronometratutako tarteari dagokion aurkako noranzkoan zirkulatzea, KANPORATUA izateko arriskuarekin.

19.4. Kronometratutako tarte batean irteerari ibilgailua geratuta eta motorra martxan dagoela ekingo zaio. Irteera-seinalearen ondorengo 20 segundoren barnean abiatu ezin den ibilgailu oro berehala lasterketatik kanporatuko da eta ibilgailua toki seguru batera lekualdatuko da.

19.5. Kronometratutako tarteei dagozkien irteerak horrela burutuko dira:

19.5.1. Ibilgailua, bere taldea barnean dela, irteera-kontrolaren aurrean geratzen denean, jarduneko Komisarioak kronometratutako tartearen kontrol-agirian irteerarako aurreikusitako ordua (ordua eta minutua) inskribatuko du. Komisarioak dokumentu hau taldeari itzuliko dio eta ozenki iragarriko ditu 30"-15"-10" minutuak eta azkeneko 5 segundoak banan bana.

19.5.2. Azkeneko 5 segundoak amaitutakoan, irteera-seinalea adieraziko da eta ibilgailuak atzerapenik gabe irten egin beharko du.

19.6. Kontrol-agirian inskribatutako orduan eginiko kronometratutako tarte bati dagokion irteera, jarduneko komisarioak norbere borondatez kanpoko arrazoiengatik atzeratu ahal izango da.

19.7. Taldeari egotzi ahal zaion atzerapenaren kasuan, Komisarioak irteera-ordu berria idatziko du eta metatutako atzerapena penalizatua izango da minutu bakoitzeko ala minutu frakzio bakoitzeko minutu bateko denborarekin.

- 19.8.** Irteera faltsu bat, eta bereziki Komisarioak irteera-seinalea eman aurretik eginiko irteera, minutu batekin penalizatuko da. Penalizazio honek ez ditu kanpo uzten Kirol Komisarioek aplikatu ahal dituzten zigor larriagoak, bereziki berriro egiten den kasuan.
- 19.9.** Kronometratutako tartetara eginiko iristea kartsua izango da eta debekatuta dago ohar-panel horia eta stop-panelaren artean geratzea, KANPORATUA izateko arriskuarekin. Kronometrajea irteera-lerroan burutuko da. Kronometratutako tartetara iristean, kronometratzaileak hondo gorria duen laukizko bandera bat irudikatzen duen panel batek adierazitako kronometraje-lerroarekin erabat lerrokatuta kokatu behar dira.
- 19.9.** Helmugaren ondorengo 100 eta 300 m bitarteko distantzia batera, taldea "STOP" panel gorri batekin seinaleztatutako kontrol batean (Stop puntua) geratu egin beharko da bere kontrol-agirian bere iriste-ordua idazteko helburuarekin (ordua, minutua, segundoa). Kronometratzaileek komisarioei iriste-ordu zehatza jakinarazi ezin izango balute, hauek bere taldearen kronometratutako tartearen kontrol-agirian bere bisa soilik jarriko dute, eta denborak hurrengo neutralizazioan ala berriro elkartzeko gunean idatziko dira.
- 19.11.** Taldearen erruagatik, denboraren oharra burutu ezin izan bada, ondorengo zigorrak aplikatuko dira:
- 19.11.1.** Irteeran: Lasterketatik kanporatzea.
- 19.11.2.** Helmugan (Stop Puntua): 5 minutu.
- 19.12.** Kronometratutako tarte bakoitzean partaideek burututako denborak, ordu, minutu eta segundotan adierazita, gainerako penalizazioei (ibilbideari dagokiona, teknikoak, etab.) erantsiko zaizkie, halaber denboretan adierazita.
- 19.13.** Kronometratutako tartearen barnean, debekatuta dago laguntza jasotzea. Lasterketako Zuzendariak hala proposatuta, arau-hauste oro Kirol Komisarioek lehiakide arau-hauslearen KANPORATZEAREKIN zigortuko da. Erabaki hau sekzio ala etapa baten amaieran soilik aplikatu ahal izango da.
- 19.14.** Kronometratutako tartetako irteera-tarteek burutzen den etaparen irteerarako adierazitako xedapen berak errespetatu beharko dituzte.
- 19.15.** Kronometratutako tarte batean esleitutako ordu eta postuan irteerari ekitea errefusatzeko duen talde orok, Kirol Komisarioen aldetik, Lasterketako Zuzendariak hala proposatuta, gutxienez 10 minutuko penalizazio bat jasango du, Lasterketako Zuzendariak hala eskatuko balu lasterketatik kanporatzera iritsi ahal izanik. Penalizazio hau kronometratutako tartearen burutzen bada eta ez bada aplikatu ahal izango da.
- 19.16. Kronometratutako tarte bat etetea**
- 19.16.1.** Kronometratutako tarte baten garapena azkeneko taldea pasa baino lehenago BEHIN BETIKO eteten denean, arrazoi edozein izanda ere, bere sailkapen bat egin ahal izango da zein etete-zirkunstantziaren eragina jasan dute talde guztiei, bere aurretik burututako denbora logikorik okerrenera emanda lortuko baita.

19.16.2. Saillkapen hau talde bakarrak ibilbidea lasterketako baldintza normaletan burutu izan balu ere ezarri ahal izango da.

19.16.3. Xedapen honen aplikazioa Kirol Komisarioen eskumen eskusiboa da, aurretiaz Lasterketako Zuzendariaren aldetik etetearen arrazoiak azalduz jakinarazpena burututa.

19.16.4. Kirol Komisarioek burututako denborarik okerreana anormaltzat hartuko balute, erreferentzia denbora bezala beste lau denborarik okerreanen artean hoberena iruditzen zaiena hautatu ahal izango dute.

19.16.5. Amaitzeko, lasterketaren etenaren ardura duen ala konplizea den talde oro, inolako kasutan, ezin izango du neurri honetatik onurarik lortu. Benetan burutu duen denbora atxiki egingo zaio, hau gainerako taldeei esleitutako balizko denbora baino okerrago izango balitz ere.

19.17. Segurtasun-ibilgailuak

Antolatzaileek, gutxienez, "00" eta "0" bi ibilgailu aurreikusi beharko dituzte. Ibilgailu hauek ibilbide osoa burutu beharko dute.

19.18. Lehiakideen segurtasuna

19.18.1. Ibilgailu partaide bakoitzak triangelu gorri islagarri bat eraman behar du zein, ibilgailu bat kronometratutako tarte batean geratuko balitz, taldeko kide batek jarri beharko baitu, ikusteko moduan, gutxienez 50 m ibilgailuaren aurretik hurrengo pilotuei ohartarazteko helburuarekin. Arau hau betetzen ez duen taldeari, Kirol Komisarioen irizpideari jarraiki eskudirutan ordaindu beharreko penalizazio bat inposatuko zaio.

19.18.2. Istripuaren kasuan zeinetan berehalako mediku-arreta behar duen zauriturik egon ez baita, Road-Book-aren OK seinalea garbi erakutsi behar da gutxienez hurrengo hiru ibilgailuei, hala nola mediku-laguntza ematen duen edozein helikopterori. Arau hau betetzen ez duen taldeari, Kirol Komisarioen irizpideari jarraiki eskudirutan ordaindu beharreko penalizazio bat inposatuko zaio.

20. Artikulua.- PARKE ITXIA

20.1. Orokortasunak

Parke itxiaren erregimenean zehar, debekatuta dago kanporatzeko zigorraren arriskuarekin, edonolako konponketa ala hornidura burutzea. Ibilgailuak parke itxiari dagokion erregimenean egon dira:

20.1.1. Irteera parke batean (existitzen bada), berriz elkartzekoak, ala etapa amaierakoan sartzan diren unetik hauetatik irteten diren arte (ikus 18.9.4. Art.).

20.1.2. Kontrol-gune batean sartzan denetik bertatik irteten den arte (ikus 18.1.3., 18.5. eta 19.9. Art.).

20.1.3. Rally-aren amaieran iristen denetik erreklamazio-epa amaitzen den arte (ikus 24. Art.) eta Kirol Komisarioek honen irekitzea baimentzen duten arte.

- 20.1.4.** Parke itxian ezin du edozein pertsonak sartu, bertan misioaren bat duten rally-ko ofizialak soilik sartu ahal izango dira.
- 20.1.5.** Rally-aren irteeran irteerako parke itxi bat aurreikusi ahal izango da zeinetara ibilgailuak eramango baitira, gehienez irteera burutu baino 4 ordu lehenago.
- 20.1.6.** Taldeak irteerako parke itxian bere irteera-ordua baino 10 minutu lehenago sartu ahal dira.
Irteerako parke itxitik, berriz elkartzekotik ala etapa-amaierakotik ateratzeko (ikus 20.1.1. Art.) taldeak parkean bere irteera-ordua baino 10 minutu lehenago sartzeko baimena izango du. Berririo elkartzeko parke batek 15 minutu baino gehiago iraungo ez balitu, taldeak bere barnean mantenu ahal izango dira.
- 20.1.7.** Parkeko ofizialek eta/edo taldeko kideek soilik bultza ahal izango dute lehiaketako ibilgailu bat sarrerara, irteerako parke itxi batean barnera sartzeko ala irteeran, ordutegi kontrol batean, berriz elkartzeko ala etapa bateko parkean. Maniobra honek 30 segundoko penalizazio bat izango du barne, zein lasterketatik kanporatzeko ez baita kontuan izango.
Parke itxiaren barnean, motorren doitzea kanpoko batera baten bidez burutu ahal da. Eragiketa hau taldeko kideek soilik burutu ahal dute. Bateria hau ezin izango da ibilgailuan eraman.

20.2. Parke itxian eginiko konponketa

- 20.2.1.** Komisario teknikariek ibilgailu baten egoera hain akastuna dela ezen errepideko zirkulazioari dagokion segurtasuna eragin ahal duela kontsideratuko balute, ibilgailu hau nahitaez komisario teknikari baten aurrean konpondu beharko da.
- 20.2.2.** Konponketarako erabilitako denbora lotune-sektore bateko atzerapen-minutuak bezala kontsideratu behar da, talderen batek galdutako denbora errekeratzea bilatzea ekiditeko helburuarekin. Taldeak konponketaren ondoren irteera-zenbaki berri bat jasoko du, galdutako denborak hasieran aurreikusitako irteera-denborari dagokionean atzerapen bat eragingo balu.
- 20.2.3.** Parke itxiko arauentzako salbuespen bezala, baina baimendutako Komisario baten ala Komisario Teknikari baten kontrolpean, irteerako, berririo elkartzeko ala etapa-amaierako parke itxi batean taldeak ondorengoak burutzeko baimena du:
- 20.2.3.a** Auto-barnean dituen baliabideekin zulatutako ala hondatutako pneumatiko bat aldatzea.
- 20.2.3.b** Haizetakoa ala atzeko kristala aldatzea, laguntzarekin kontatu ahal izanik.
- 20.2.4.** Haizetakoa konpontzeko karrozeriaren atal txikiak eta/edo segurtasun-arkua konpontzea beharrezkoa balitz, 20.2.2. Art. aplikatuko da.
- 20.2.5.** Interbentzio hauek erabat amaituko dira irteera-ordua baino lehen; aurkako kasuan, ordu hau gainditzeak 20.2.2. Artikuluan aurreikusitakoak bezalako baldintza berdinetan eginiko penalizazio bat izango du barne

20.2.6. Bere ibilgailua parke itxiaren barnean aparkatu ondoren, pilotuek nahitaez motorra geratu eta parke itxia berehala utzi beharko dute; une horretatik aurrera, taldeko kideek debekatuta dute bertarako sarbidea.

21. Artikulua.- SAILKAPENAK

21.1. Sailkapenak ezartzeko prozedura

Sailkapenak kronometratutako tartetan lortutako denborak eta lotune-sektoretan merezitako denborari dagozkion penalizazioak, hala nola denboran adierazten den beste edonolako penalizazio batuta ezarriko dira.

21.2. Emaitzen argitalpena

Rally-an zehar sailkapenak ondorengo irizpideari jarraiki argitaratuko dira:

—**Behin-behineko sailkapenak**: etapa baten garapenean zehar rally-aren zuzendaritzak banatutako sailkapenak.

—**Behin-behineko sailkapen partzialak**: etapa baten amaiera argitaratutako sailkapenak.

—**Behin-behineko amaiera sailkapena**: zuzendaritzak rally-aren amaieran argitaratutako sailkapena.

—**Amaiera sailkapen ofiziala**: Kirol Komisarioek onartutako sailkapena.

22. Artikulua.- RALLY BATEKO BERDINKETA

22.1. Berdinketaren kasuan, garailea kronometratutako lehenengo tartean denborarik hoberena burutu duen hura izango da. Berdinketak desegiteko hau nahikoa izango ez balitz, kronometratutako bigarren, hirugarren, laugarren, etab. tarteei dagozkien denborak hartuko lirateke kontuan. Berdinketa hausteko arau hau rally-aren edozein unetan aplikatu ahal izango da.

23. Artikulua.- AKTAK ETA AMAIERA TXOSTENA

23.1. Aktak.

Rally-aren garapenean zehar, Kirol Komisarioen bilerak hauek guztiek sinatu beharko dituzten dagozkien aktetan islatuko dira.

23.2. Amaiera txostena.

Kirol Komisarioen Lehendakaria F.g.A.-ra ezarritako ereduari jarraiki amaiera txostena igortzeko arduraduna da.