



**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO 2012**  
**REGLAMENTO DEPORTIVO**

**SUMARIO**

- 1) **ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**
- 2) **DEFINICIONES**
- 3) **OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- 4) **PRUEBAS PUNTUABLES**
- 5) **NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES**
- 6) **ASPIRANTES Y LICENCIAS**
- 7) **NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**
- 8) **VEHÍCULOS ADMITIDOS**
- 9) **SEGUROS**
- 10) **OFICIALES**
- 11) **INSCRIPCIONES**
- 12) **REGLAMENTO PARTICULAR**
- 13) **PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN.**
- 14) **LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**
- 15) **CARNET DE CONTROL**
- 16) **VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TECNICAS)**
- 17) **CONTROL DE POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO (GPS)**
- 18) **RECONOCIMIENTOS**
- 19) **BRIEFING**
- 20) **PRUEBA SUPER-ESPECIAL**
- 21) **SALIDA**
- 22) **CIRCULACIÓN**
- 23) **ASISTENCIA**
- 24) **NEUMÁTICOS**
- 25) **PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**
- 26) **SECTORES SELECTIVOS**
- 27) **PARQUE CERRADO**
- 28) **CLASIFICACIONES**
- 29) **EMPATE EN UN RALLY**
- 30) **TROFEOS**
- 31) **RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- 32) **ACTAS E INFORME FINAL**
- 33) **PUNTUACIONES**
- 34) **RESULTADOS A RETENER**

- Anexo 1) Cuadro de Penalizaciones  
Anexo 2) Señalización de los controles  
Anexo 3) La seguridad en los Rallys del Campeonato de España de Todo Terreno  
Anexo 4) Coche "0"  
Anexo 5) Pilotos prioritarios  
Anexo 6) Libro de Ruta ( Road – Book ) estándar  
Anexo 7) Carnet de control tipo  
Anexo 8) Normas a cumplir por las pruebas puntuables  
Anexo 9) Vehículos admitidos en el Campeonato  
Anexo 10) Boletín de inscripción  
Anexo 11) Reglamento particular tipo



## 1) ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

- 1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno (en adelante RTT.) 2012.
- 1.2. En las pruebas puntuables para los Campeonatos FIA de la especialidad (o que soliciten preinspección para los mismos) será de aplicación la reglamentación establecida por la Federación Internacional. En los artículos no reglamentados por la FIA, será de aplicación la normativa del Campeonato de España.

## 2) DEFINICIONES

**Asistencia:** Cualquier trabajo efectuado en un vehículo concursante, excepto lo estipulado en el art.23.1.

**Asistencia prohibida:** El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable o alimentos), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los transportados en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo tal como se define en el art.23.

También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo concursante.

**Briefing:** Será obligatorio la entrega, por escrito, a los participantes de un Briefing del Director de Carrera, antes de la celebración de la prueba prólogo.

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

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

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

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

Los complementos serán publicados por:

— La Organización hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la R.F.E. de A., salvo en el caso en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.

— Los Comisarios Deportivos de la prueba durante el desarrollo de la competición, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en los que los Complementos pueden ser publicados por el Director de carrera.

**Concursante:** Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante expedida por la R.F.E. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

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

El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.

Además del piloto y copiloto, se define como miembro del equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

Se admiten también equipos formados por un solo piloto.

**Etapas:** Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

Para las etapas de una duración inferior a las 6 horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de 6 horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de 6 horas.

**Neutralización:** Tiempo durante el cual los equipos son parados por Dirección de Carrera, en el que se encontrarán en régimen de Parque Cerrado.

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

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

**Pasaporte técnico:** Documento del participante, expedido por la R.F.E. de A., que identifica al vehículo correspondiente. Deberá ser presentado siempre que los Comisarios Técnicos lo requieran.

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



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

**Sección:** Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

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

**Sector de enlace:** Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados “sectores de enlace”.

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la R.F.E. de A.

Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.

**Sector Selectivo:** Prueba de velocidad a tiempo real. Los sectores selectivos podrán desarrollarse en un recorrido reservado únicamente a los participantes del RTT. Esta condición deberá estar indicada en el Reglamento Particular de la prueba.

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

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

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

### 3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La R.F.E. de A. establece para el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno 2012 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Rallyes Todo Terreno:

- Campeonato de España de Conductores de Rallyes Todo Terreno.
- Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno para Marcas.
- Copa de España de Copilotos de Rallyes Todo Terreno.
- Trofeo de España de Conductores de Rallyes Todo Terreno Grupo T1.
- Trofeo de España de Conductores de Rallyes Todo Terreno Grupo T2.
- Trofeo de España de Buggies ligeros de Rallyes Todo Terreno.
- Trofeo de España de vehículos Históricos definidos en el Anexo 9
- Trofeo de España de pilotos femeninos de Rallyes Todo Terreno.
- Trofeo de España de copilotos femeninos de Rallyes Todo Terreno.

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

- a) Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- b) El presente Reglamento Deportivo de RTT.
- c) El Reglamento Particular de la prueba.

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

3.3. El C.D.I. será de aplicación —con carácter prioritario— en los aspectos generales de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

### 4) PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno constará de un mínimo de 6 pruebas.

### 5) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

#### 5.1. Definición.

1. Un RTT. es una prueba de 1 o 2 días de duración, organizada por etapas, según la longitud del itinerario, que se desarrollará bajo el criterio de menor número de Sectores Selectivos y máxima longitud posible de los mismos. Eventualmente se establecerán paradas en los Controles Horarios de los Sectores de Enlace.
2. Según lo que indique el Reglamento Particular, las paradas en los Parques de Asistencia podrán ser a tiempo impuesto o contando el tiempo de detención como tiempo real del Sector Selectivo que corresponda.

#### 5.2. Características de las pruebas.



1. En caso de que el recorrido programado no fuera lineal, el número de pasadas por un mismo Sector Selectivo será de un máximo de 3.
2. Para evitar que los equipos puedan atajar el recorrido, deberán preverse los controles de paso necesarios. Así mismo, la información del GPS oficial, servirá para verificar este aspecto.
3. Para las pruebas del Campeonato de España de RTT:

**PRUEBA TIPO 1**

- |                |   |
|----------------|---|
| Coficiente 1   | menos de 500km de tramos Super especiales.          |
| Coficiente 1,5 | mas de 500 km de tramos Super especiales en un día. |

**PRUEBA TIPO 2**

- Baja España-Aragón Se considerara como prueba doble y cada día puntuara con coeficiente 1.

Como primer Sector Selectivo de la prueba, podrá organizarse una prueba prólogo, denominada Prueba Súper-Especial en las condiciones que se detallan en el artículo 20.

**6) ASPIRANTES Y LICENCIAS**

- 6.1. Todos los concursantes, pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias correspondientes, válidas para el año en curso, expedidas por la R.F.E. de A. (o por su A.D.N.).
- 6.2. Los deportistas de nacionalidad andorrana y portuguesa, en posesión de la licencia correspondiente expedida por su A.D.N., podrán participar puntuando y bloqueando puntuaciones.
- 6.3. Los deportistas en posesión de una licencia expedida por otra A.D.N. (que no sean la R.F.E. de A. o una ADN con la que la R.F.E. de A. tenga convenio), no puntuarán ni bloquearán.

**6.4. Campeonato de Marcas**

Únicamente puntuarán y bloquearán los equipos en los que tanto el concursante como los ocupantes del vehículo (piloto y copiloto) posean licencias expedidas por la R.F.E. de A. y las Marcas que estén en posesión de la licencia de Marca.

**7) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**

- 7.1. Los miembros del equipo serán designados como primer conductor y copiloto. Los dos podrán conducir en el transcurso de la prueba y —en ese caso— deberán ser obligatoriamente titulares de una licencia de conductor expedida por la R.F.E. de A. (o por su A.D.N.) y valedera para el año en curso.
- 7.2. El equipo al completo debe encontrarse a bordo del vehículo durante todo el transcurso de la prueba, salvo en los casos previstos en el Reglamento.
- 7.3. El nombre del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo. En caso de imposibilidad, se podrán colocar sobre las aletas delanteras del vehículo.  
Las letras del piloto y copiloto deben ser blancas, de 6 cm de altura y carácter Arial mayúscula.
- 7.4. La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la prueba está prohibido, salvo autorización expresa del Promotor del Campeonato.
- 7.5. Los dos miembros del equipo deberán llevar, durante todo el transcurso de la prueba, la ropa ignifuga y demás elementos de seguridad establecidos en el Anexo 2º de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

**8) VEHÍCULOS ADMITIDOS**

Los vehículos admitidos están especificados en el Anexo 8..

**9) SEGUROS**

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

**10) OFICIALES**

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España será de aplicación lo establecido en el Anexo 8.

**11) INSCRIPCIONES**

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, y en el art. 3 del Anexo 8, será de aplicación la siguiente normativa:



- 11.1.** Las inscripciones para participar en cada prueba del Campeonato, deberán llegar a la Secretaría de la Entidad organizadora del Campeonato, antes del miércoles de la semana anterior a la prueba. (fecha límite incluida en el Reglamento Particular).

Si la solicitud de inscripción es enviada por fax o correo electrónico, el documento original debe llegar a los Organizadores en las 48 horas siguientes al cierre de inscripciones.

Los concursantes que quieran inscribirse deberán remitir la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada y acompañada de los correspondientes derechos de inscripción a:

RACE  
Circuito del Jarama  
Autovía A-I, km 27,8  
28700 San Sebastián de los Reyes (Madrid)  
Fax.: 91-6522744  
Tel.: 91-6570875  
e-mail: secretaria@jarama.org  
www.jarama.org

- 11.2.** El número máximo de inscritos se establece en 100. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número citado (100), los participantes admitidos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

**a)** Participantes asiduos del Campeonato (incluyendo las Copas Monomarcas de carácter estatal, aprobadas por la R.F.E. de A.).

Los deportistas que no hayan participado en —al menos— un 50% de los rallyes puntuables realizados hasta la prueba en la que deseen inscribirse, no podrán ser considerados asiduos, salvo autorización expresa de la R.F.E. de A.

**b)** Orden de recepción de las inscripciones.

**c)** A criterio del organizador de la prueba.

- 11.3.** Los derechos de inscripción a cada una de las pruebas del Campeonato, y que incluyen el coste del GPS, aceptando la publicidad propuesta por el Organizador, quedan establecidos en:

- Prueba Tipo 1:      Coeficiente 1      700 euros + 8% IVA Incluye GPS.
  - Coeficiente 1,5      900 euros + 8% IVA Incluye GPS. ( para pruebas con mas de 500 km de tramos Súper Especiales).
  - Coeficiente 1+1      1.400 euros + 8% IVA incluye GPS (para pruebas dobles)
  - Prueba Tipo 2      Coeficiente 1+1:      1.500 euros + 8% IVA Incluye GPS.
- Esta prueba se considera doble ( 1+1). Es necesario haber estado inscrito en 2 de las pruebas del Cto. de España celebradas hasta ese momento, e inscribirse antes del 18 de Junio (plazo bonificado Baja España) En el caso de no cumplirse este condicionado, se aplicaran las cantidades previstas en el Rglto. Particular de la Baja España.

A los equipos que no acepten la publicidad opcional propuesta por la Organización, se les podrá incrementar sus derechos un 100%.

- 11.4.** La solicitud de inscripción (que deberá ajustarse a la hoja de inscripción colgada en la página web de la R.F.E. de A.) deberá enviarse a la sede del Comité Organizador del Campeonato (ver artículo 11.1.). Ninguna inscripción será válida si no han sido ingresados los derechos establecidos en el artículo 11.3.

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

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

- 11.7.** Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

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

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



- 11.8. La lista de inscritos deberá ser remitida a la R.F.E. de A. de acuerdo con lo establecido en las PCCCTE vigentes.
- 11.9. Ninguna modificación podrá ser introducida en el boletín de inscripción salvo en los casos previstos por el Reglamento. No obstante y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y clase.
- 11.10. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:  
— Los Organizadores antes del comienzo de las verificaciones administrativas.  
— Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.  
Solamente la R.F.E. de A. puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.
- 11.11. **Lista de inscritos.**
1. Los números de carrera serán atribuidos de la siguiente forma:  
1º. Los pilotos prioritarios definidos en el artículo 21.2  
2º. El resto de pilotos inscritos.
  2. Para confeccionar las listas de la primera prueba puntuable del Campeonato, será determinante la clasificación final del año anterior.
  3. Si un piloto prioritario participa en una copa monomarca, saldrá en primer lugar de los participantes de este certamen, perdiendo - por tanto - su derecho a figurar con los demás pilotos prioritarios.
  4. La R.F.E. de A. podrá suspender la condición de prioritario de un piloto, cuando se inscriba con un vehículo de prestaciones claramente inferiores a las de los vehículos del resto de pilotos prioritarios.
  5. Excepcionalmente, la R.F.E. de A. se reserva el derecho de incluir en la lista de pilotos prioritarios, previa petición del interesado, a los pilotos que acrediten un palmarés deportivo cualificado, pero que no reúnan los requisitos exigidos para su inclusión directa en la misma.
  6. Los números de carrera se asignarán del 101 en adelante.
- 11.12. Los concursantes tendrán que completar una FICHA TÉCNICA en la que se describirán las características del vehículo con el que van a participar. A la vista de ésta la R.F.E. de A. comprobará si se adapta a su Ficha de Homologación o de la que procede. Si se juzgara no conforme, el concursante se verá obligado a hacer la transformación que le comunique el Departamento Técnico de la R.F.E. de A.  
Este artículo también será de aplicación para los vehículos que realicen inscripciones ocasionales.

## 12) REGLAMENTO PARTICULAR

### 12.1. Reglamento Particular

Será de aplicación lo establecido en el art. 4 del Anexo 8.

### 12.2. Aplicación e interpretación de los reglamentos

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, 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 correspondiente.

### 12.3. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

Las disposiciones del Reglamento Particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el artículo 5 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

- 12.4. Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Art. 141 del C.D.I.).

## 13) PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN.

Será de aplicación lo establecido en el art. 6 del Anexo 8.

## 14) LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

- 14.1. Además de lo establecido en el art. 5 del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.
- 14.2. La señalización en el itinerario de la prueba para indicar la dirección a tomar en las bifurcaciones y cruces, se realizará por medio de cintas de diferentes colores. Esta señalización, en los sitios más conflictivos, se podrá reforzar por medio de flechas.



- 14.3. En los días previos a la prueba, el Organizador deberá verificar el road-book y facilitar a todos los participantes las eventuales modificaciones que se hayan detectado.
- 14.4. El momento y lugar de entrega del road-book deberá indicarse en el Programa-Horario del Reglamento Particular del rallye.
- 14.5. Antes y durante la prueba está prohibido a los participantes inscritos o posibles inscritos hacer un reconocimiento, total o parcial, del recorrido del rallye, salvo en casos particulares propuestos por el Organizador y aprobados por la R.F.E. de A. La infracción de esta norma será objeto de una penalización.
- 14.6. Asimismo está prohibida la posesión de datos o notas que no sean los facilitados por la Organización.

#### 15) CARNET DE CONTROL

- 15.1. Además de lo establecido en el art. 5 del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación
- 15.2. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.
- 15.3. En el carnet de control figurarán los tiempos impartidos y los tiempos máximos autorizados para recorrer cada sector de enlace y cada sector selectivo.
- 15.4. El carnet de control será entregado a los equipos a la entrada del CH de Salida de Rallye o Etapa.
- 15.5. Cada equipo es el único responsable de su carnet de control. La presentación del mismo en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo.
- 15.6. Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.
- 15.7. El carnet 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.
- 15.8. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.
- 15.9. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.
- 15.10. Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de la anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (de paso, horario o de reagrupamiento) o la llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.
- 15.11. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

#### 16) VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, y lo establecido en el art. 7 del Anexo 8, serán de aplicación los siguientes artículos:

- 16.1. Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el mismo lugar y en horarios próximos para todos los equipos.  
  
En el caso de una copa monomarca, las verificaciones propias de su certamen se realizarán en el mismo acto que las oficiales.
- 16.2. Las verificaciones administrativas y técnicas se realizarán de acuerdo con los horarios fijados en el Reglamento Particular de la prueba.  
  
El Organizador podrá programar verificaciones opcionales.
- 16.3. El horario de verificaciones, incluidas las opcionales si se convocan, se deberá publicar el mismo día de publicación de la lista de inscritos.
- 16.4. Los equipos al completo o un representante autorizado de los mismos, previamente acreditado ante el Director de Carrera, deberán presentarse a la hora establecida por los organizadores en el C.H. previo a la entrada de las verificaciones. Los Organizadores, a la vista de la lista definitiva de equipos inscritos, deberán comunicar a los participantes —por medio de correo electrónico, página web o cualquier otro medio en quede constancia de esta comunicación— su hora y minuto de presentación.
- 16.5. En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizaran una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causa de fuerza mayor, debidamente justificada por el concursante) el equipo infractor será penalizado.



- 16.6. Las verificaciones administrativas se realizarán de acuerdo con lo establecido en las PCCCTE.
- 16.7. El equipo que no presente el Pasaporte Técnico podrá ser penalizado.
- 16.8. La verificación de la homologación de la ropa ignífuga y del casco será realizada a la entrada del equipo en la zona de Control Horario de Salida del Rallye o de Etapa.

#### 16.9. Pesaje de los vehículos

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del rallye) de los vehículos en condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y los resultados del pesaje así como la hora y fecha en los que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico.

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

— Parar el motor

— El pesaje, a criterio exclusivo de los Comisarios Técnicos, se podrá realizar:

a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.

b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

— El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y los oficiales encargados del mismo.

#### 16.10. Marcas de identificación

1. Corresponde al equipo —en caso de que fueran colocadas marcas de identificación— cuidar de las mismas, bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rallye.
2. Corresponde asimismo al equipo, verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.
3. Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas que hayan sido retocadas, llevará consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otro equipo o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de otras sanciones que pudieran solicitarse al T.N.A. y D.

#### 16.11. Control final

a) A su llegada cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:

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

b) Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo por decisión de los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).

En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada categoría, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar también verificaciones para otros vehículos.

c) En caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las PCCCTE, que deberá ser depositada por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

#### 17) CONTROL DE POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO (GPS)

- 1.1. En las pruebas puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización del sistema GPS oficial de la R.F.E. de A. para todos los equipos inscritos, tanto durante el transcurso de los reconocimientos como durante el del rallye.
- 1.2. La normativa establecida para el uso del sistema GPS será publicada mediante Circular y deberá ser incluida al final del Reglamento Particular de la prueba. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.
- 1.3. El equipo que no devuelva el GPS y/o el teléfono vía satélite, o que devolviéndolos lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1000 euros.

#### 18) RECONOCIMIENTOS

No habrá reconocimientos, excepto en las condiciones previstas en el art. 14.5.

#### 19) BRIEFING

Si el Director de Carrera cree necesario la realización de un briefing oral, la asistencia al mismo será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del equipo.



## 20) PRUEBA SUPER-ESPECIAL

- 20.1. Además de lo establecido en el art. 2.a) del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación
- 20.2. Podrá autorizarse el reconocimiento de la prueba Súper-Especial, aunque sea a pie (excepto en las condiciones previstas en el art. 14.5.).
- 20.3. A los equipos que habiendo tomado la salida la prueba Súper-Especial no hayan completado el recorrido de la misma o que hayan obtenido un tiempo superior al Tiempo Máximo, se les adjudicará el Tiempo Máximo especificado en el Reglamento Particular.
- 20.4. A los equipos que por causa de fuerza mayor aceptada por los Comisarios Deportivos, no puedan tomar parte en esta prueba Súper-Especial, se les adjudicará el Tiempo Máximo, mas dos minutos.

## 21) SALIDA

### Ceremonia de salida

Si el Organizador prevé una Ceremonia de Salida, esta será realizada de acuerdo con la normativa establecida en el Anexo 3 de las P.C.C.C.T.C.E., y lo dispuesto en el Anexo nº 8 de este Reglamento Deportivo.

- a) La lista de vehículos autorizados a tomar parte en la misma, publicada por el Director de Carrera, no tendrá en cuenta el resultado de las verificaciones técnicas previas
- b) Los participantes deberán aparcar sus vehículos a la hora prevista por el Organizador en una zona, cerrada y vigilada, próxima al Podium.
- c) Si el Organizador monta algún acto promocional para el público, antes de la Ceremonia, el piloto y copiloto de los equipos que designe deberán estar a su disposición desde la hora establecida en el Reglamento Particular.
- d) La Ceremonia de Salida será obligatoria para todos los equipos inscritos y se celebrará el día y hora establecido en el Reglamento Particular. Cinco minutos antes de la hora establecida, los pilotos y copilotos de todos los equipos deberán estar a disposición de Dirección de Carrera en la zona indicada en el apartado 2.
- e) Si un equipo no puede tomar parte en la Ceremonia de Salida por causa de fuerza mayor a criterio de los Comisarios Deportivos, se le permitirá tomar la salida en la prueba, siempre y cuando lo haya notificado a los Comisarios Deportivos y haya superado la verificación técnica previa.
- Si se trata de un equipo prioritario, deberá estar presente —sin vehículo— en la Ceremonia de Salida.
- f) Cualquier infracción a esta normativa será penalizada de acuerdo con lo previsto en el Anexo 1.

### 21.1. Orden de salida

Será de aplicación lo establecido en el art. 8 del Anexo 8.

### 21.2. Pilotos Prioritarios

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 5.

### 21.3.

A la salida del rallye el organizador preverá la salida de los diez primeros participantes inscritos con un intervalo de dos minutos.

En el caso de que los vehículos de un certamen monomarca salgan agrupados en un bloque (o excepcionalmente en dos si el número de inscritos de ese certamen es significativo) deberá dejarse un intervalo de dos minutos entre el primero y el último de la monomarca con los vehículos anterior y posterior a los mismos).

### 21.4. Procedimiento de salida

1. Los equipos deberán presentarse, junto con su vehículo, en el Control Horario de Salida de la prueba, 15 minutos antes de su hora teórica de salida para proceder al control de la ropa ignífuga, el casco y el HANS. Una vez superado este control, podrán entrar en el mismo.
2. La hora exacta de salida figurará en el carnet de control de cada equipo.
3. Todo retraso imputable al equipo en su presentación a la salida de una etapa, será penalizado.



4. Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida de una etapa, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en su carnet de control.
5. A la salida del Control Horario del sector anterior al Sector Selectivo 1, los 10 primeros equipos partirán con un intervalo mínimo de 2 minutos. El resto de equipos tomarán la salida a discreción del Director de Carrera sin que el intervalo entre vehículos pueda ser inferior a 1 minuto.

#### 21.5. Súper Rallye

1. Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de una etapa, podrán tomar la salida en el Sector Selectivo siguiente con la condición de comunicar su intención por escrito, al Director de Carrera, y con el tiempo necesario para su aceptación.
2. A los equipos que se aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo en los Sectores Selectivos no realizados, los tiempos máximos mas los tiempos suplementarios indicados en el Reglamento Particular.
3. Si la prueba esta dividida en 2 jornadas, el participante que se retire en la primera, deberá salir obligatoriamente en el primer sector selectivo de la segunda jornada para acogerse al Super Rallye.
4. Por razones de seguridad únicamente, el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de algún piloto. En ningún caso, un piloto así reposicionado podrá tomar la salida delante de los 10 primeros clasificados de la Sección o Etapa en cuestión.
5. Para estar incluido en la clasificación final, es necesario haber acabado el último Sector Selectivo de la prueba, además de realizar los Controles Horarios siguientes, incluyendo el CH de entrada al Parque Cerrado fin de Rallye.

#### 21.6. Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

Entre el último vehículo del Campeonato de España y el primero del Campeonato Autonómico no admitido en el Campeonato de España, se dejará un intervalo mínimo de 2 minutos.

### 22) CIRCULACIÓN

- 22.1. Durante todo el desarrollo del rally los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.
- 22.2. Los Agentes o los Oficiales especialmente designados (Jueces de Hechos) que constaten una infracción a las reglas de circulación cometida por un equipo, deberán notificársela tan pronto como sea posible.
- 22.3. En caso de que la policía decidiera no parar al equipo infractor, o no pueda hacerlo, podrán requerir la aplicación de las penalizaciones previstas a condición de que:
  - a) la notificación de la infracción llegue a los Organizadores por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
  - b) los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a dudas la identidad del piloto, el lugar y la hora.
  - c) los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.
- 22.4. Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la pista o dejar libre la misma.
- 22.5. Está igualmente prohibido al equipo:
  - bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
  - comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- 22.6. Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que estas infracciones revisten especial gravedad remitirán el expediente al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. para la apertura —si así lo estima oportuno el citado Tribunal— de un expediente disciplinario.

### 23) ASISTENCIA

#### 23.1. Definición

1. Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre un vehículo concursante.
2. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en las zonas de asistencia. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

Está prohibido el seguimiento en el itinerario a un vehículo de competición, excepto en las Z.A., por parte de otro vehículo con herramientas con capacidad para realizar sobre aquél alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 23.1.5.



3. Toda infracción concerniente a la asistencia comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una penalización.
4. Toda asistencia aérea (excepto los casos concretos que se detallen en el reglamento particular) está prohibida.
5. La entrega de información, comida y bebida está autorizada.

### 23.2. Zonas de asistencia

Además de lo establecido en el art. 9 del Anexo 8, serán de aplicación los siguientes apartados:

1. Las Z.A. deberán estar en espacios lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y poder disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. El Organizador procurará diseñar las Z.A. de forma lineal y en sentido único, para facilitar la circulación de los vehículos dentro de las mismas.
2. Deberán ser indicadas en el reglamento particular y en el road-book.
3. La velocidad máxima permitida en su interior es de 30 Km/h.
4. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones que encuentren a su llegada.
5. Cualquier infracción a las normas de funcionamiento de las Z.A. será sancionada.
6. Solo dos vehículos de Asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" (de 28 x 15 cm) entregadas por el Organizador y colocadas en sitio visible.

### 23.3. Combustible y Repostaje

**El único combustible permitido, es el convencional que se encuentre en las gasolineras del recorrido**

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

En los vehículos cuya boca de combustible está situada en el techo de la carrocería, se autoriza la ayuda de una tercera persona con la única y exclusiva finalidad de ayudar en la operación de repostaje.

2. El Organizador, a su exclusivo criterio, podrá autorizar la operación de repostaje en un número limitado de gasolineras.
3. Para dar cumplimiento a esta condición, en casos excepcionales, se autorizarán sectores de enlace entre el control stop del sector selectivo precedente y la zona de repostaje, y desde ésta hasta el inicio del siguiente sector selectivo, procurando que estos recorridos sean lo más corto posibles.
4. El Organizador podrá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.
5. El Organizador podrá nombrar Oficiales para controlar las normas de los repostajes.
6. Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

## 24) NEUMÁTICOS

- 24.1. Para las pruebas del Campeonato de España de RTT, los neumáticos a utilizar deben de estar de acuerdo con la reglamentación FIA para rallyes todo-terreno, en su caso.
- 24.2. No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.
- 24.3. Es obligatorio llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo.
- 24.4. Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en las zonas de asistencia. Fuera de las mismas, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo.
- 24.5. Podrán entregarse o cambiarse nuevos neumáticos para cumplir lo establecido en el art. 24.4 en cualquier momento del rally, pero siempre en presencia de un oficial de la prueba debidamente acreditado y en los siguientes controles:
  - Control Horario previo a la salida del Sector Selectivo.
  - Control Stop Sector Selectivo.
  - Cualquier otro Control indicado expresamente en el Reglamento Particular de la prueba.

## 25) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

### 25.1. Disposiciones generales



1. Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los sectores selectivos, controles de reagrupamiento y neutralización) serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70cm.mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el Anexo 2. Se recomienda la colocación de un panel igual a cada lado de la pista.
2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 metros el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.
3. Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la misma.
4. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa de control.
6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora oficial de registro.
7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.
8. La hora de cierre de los puestos de control para cada uno de los participantes será 30 minutos después de su hora teórica de llegada al mismo.
9. La hora de cierre de los puestos de control se indicará en el reglamento particular de la prueba, en un complemento o en el carnet de control.
10. Está estrictamente prohibido entrar en una zona de control por una dirección diferente a la prevista en el libro de ruta (road-book).
11. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control o volver a entrar en la misma después de haber visado el carnet de control.
12. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

#### 25.2. Señalización de los controles

1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo nº 2.
2. Todos los controles (controles horarios, de paso, salida y llegada de sectores selectivos y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas de acuerdo con los dibujos del Anexo nº 2.

#### 25.3. 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.

#### 25.4. Controles de paso

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

Los Controles de Paso serán de dos tipos:

- Controles de Intersección con carreteras asfaltadas abiertas al tráfico.
- Controles de Paso repartidos a lo largo del recorrido.

En todos los **cruces con una carretera abierta al tráfico**, serán instalados controles de intersección, siendo algunos de ellos controles de paso, comunicados con Dirección de Carrera y señalizados con paneles Estandarizados FIA de la siguiente manera:

##### Control de Intersección:

- Panel amarillo "C.I.": Control de Intersección a 200 metros.
- Panel rojo "C.I.": Control – Atención – Preparado para detenerse
- Panel beige con tres franjas negras: Fin de zona.

El participante deberá estar preparado, para en el caso que el Jefe de Puesto y/o las Fuerzas de Orden Público así lo indiquen, pasar sin necesidad de detenerse.

##### Control de Paso:

- Panel amarillo con sello: Stop a 100 metros.



- Panel rojo con sello: Stop.
- Panel beige con tres franjas negras: Fin de zona.

El Jefe de Puesto dará la señal de reemprender la marcha. Cualquier infracción a lo establecido en estos controles entrañará la EXCLUSIÓN, por decisión de los Comisarios Deportivos.

La falta de constancia de la realización de dichos Controles será penalizada con 30 minutos.

En caso de discrepancia prevalecerá la constatación del encargado del puesto de Control.

Cualquier otra infracción a lo establecido en estos controles podrá entrañar la EXCLUSIÓN, a criterio de los Comisarios Deportivos.

#### 25.5. Controles horarios

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

#### 25.6. Procedimiento de control

1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.
2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.
4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.
5. Este anotará en el carnet de control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado carnet.
6. En los sectores de enlace, la hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector, la hora de salida del mismo, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.
7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el control horario de salida del rallye o de una etapa en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.
8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al minuto ideal de presentación.  
Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59".
9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
10. Un equipo penalizado por adelanto, a criterio del Director de Carrera, podrá ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.
11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo - y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes de la hora ideal de presentación -, será objeto de un informe por escrito, por parte del Jefe de Puesto del control, que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

#### 25.7. Hora de salida de los controles

1. Cuando el sector siguiente no empiece con un Sector Selectivo, la hora de presentación inscrita en el carnet de control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.
2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un sector selectivo, se aplicará el siguiente procedimiento:
  - a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:
    - a.1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
    - a.2) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
    - a.3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del sector selectivo).



**a.4)** Por último, 25 metros más lejos, panel con tres barras transversales sobre fondo beige (fin de zona).

**b)** En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace o sector selectivo siguiente. Deberá respetar un intervalo de 5 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para la salida.

**c)** Después de haber pasado el C.H. el vehículo proseguirá inmediatamente hasta la salida del sector selectivo. El oficial responsable del puesto anotará la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la prevista y a continuación dará la salida al equipo.

**d)** Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del sector selectivo dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

#### 25.8. Eliminación de carrera

1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un sector de enlace, entrañará la eliminación de la prueba del equipo por el Director de Carrera.
2. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad.
3. En un Sector Selectivo, un vehículo con un retraso superior a 30 minutos sobre su hora teórica de paso por cualquier control, puede ser eliminado directamente por razones de seguridad, y a criterio del Director de Carrera, se le puede impedir tomar la salida en el siguiente sector.

#### 25.9. Controles de reagrupamiento

1. Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.
2. Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. En consecuencia, es preciso tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración programada del mismo.

Ejemplo: 120 vehículos en la salida del rallye. Primer reagrupamiento de 4h. Hora de salida del reagrupamiento: 12h01'

—AII Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 10h00'

—BII Hora de presentación del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h45'

Hora de presentación del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 11h50'

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)

—CII Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1: 03h16'

Para el vehículo nº 120: 01h10'

3. A la llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos recibirán las instrucciones relativas a su hora de salida y podrá requerírseles la entrega del carnet de control. A continuación deberán inmediata y directamente conducir el vehículo al parque cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de que la duración del reagrupamiento sea igual o inferior a 15 minutos.
4. Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

#### 26) SECTORES SELECTIVOS

**26.1.** En el transcurso de los sectores selectivos, además de la vestimenta ignífuga completa (ver art. 7.5.), es obligatorio para los miembros del equipo, bajo pena de EXCLUSIÓN, el uso de casco homologado —según normas FIA—, los cinturones de seguridad y el uso del dispositivo de seguridad HANS.

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

**26.3.** Los sectores selectivos no están reservados exclusivamente para la circulación de los participantes. De ser así, deberá estar indicado expresamente en el Reglamento Particular de la prueba.

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

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

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

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



- 26.7.** La salida de un sector selectivo a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.
- 26.8.** En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.
- 26.9.** Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.
- 26.10.** Todo equipo que rehúse a tomar la salida en un sector selectivo a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos —a propuesta del Director de Carrera—. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el sector selectivo.
- 26.11.** La llegada de los sectores selectivos será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el control stop. El cronometraje se realizará sobre la línea de llegada por medio de aparatos impresores. Este cronómetro será doblado.

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

- 26.12.** A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en un control horario señalado por un panel con un reloj rojo de STOP. El Oficial en funciones inscribirá en el carnet de control la hora de llegada del sector selectivo (hora, minutos y segundos). Esta misma hora (hora y minutos) será la hora de salida del sector de enlace siguiente.
- 26.13.** En el caso de que un vehículo no se detenga en el panel STOP para recibir su tiempo, se aplicará una penalización.
- 26.14.** Los Controles Stop serán, además, Controles Horarios de Salida del Sector siguiente.
- 26.15.** Salvo disposición en contra en el Reglamento Particular, la asistencia está prohibida en el transcurso de un sector selectivo fuera de las zonas de asistencia previstas en el libro de ruta (road-book).
- 26.16.** Los tiempos máximos para realizar cada sector selectivo deberán estar claramente definidos en el reglamento particular o complemento y reflejados en el carnet de control.
- Estos tiempos máximos podrán ser modificados por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera.
- Sobrepasar el tiempo máximo fijado para un sector selectivo, entrañará una penalización y por razones de seguridad, y a criterio del Director de Carrera se le puede impedir tomar la salida en el siguiente sector.
- 26.17.** En el transcurso de un sector selectivo, todos los participantes están obligados a facilitar el adelantamiento al vehículo que los alcance. Incumplir esta norma supondrá una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN, a criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos.

**26.18. Finalización de un sector selectivo**

1. Cuando el desarrollo de un sector selectivo sea DEFINITIVAMENTE suspendido antes del paso del último vehículo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a cada uno de los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.
2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
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.
4. En caso de que el sector selectivo no fuese definitivamente suspendido y hubiese vehículos afectados por una interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo dispuesto en el 26.18.1.
5. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

**26.19. Limitación de velocidad**

Si el organizador ha marcado en el libro de ruta (road-book) una zona de velocidad limitada dentro del recorrido de un sector selectivo, el equipo que supere la misma será penalizado.

- 26.20.** Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un Sector Selectivo, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros



antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización.

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

## **27) PARQUE CERRADO**

### **27.1. Generalidades**

Durante el régimen de parque cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

1. Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

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

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

3. Después de haber aparcado su vehículo en el parque cerrado, el equipo deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho parque cerrado. A partir de este momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

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

4. Para salir de un parque cerrado de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar 15 minutos antes de su hora teórica de salida.

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

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

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

2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso en el sector de enlace, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

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.

4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 27.2.2.

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

## **28) CLASIFICACIONES**

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

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

### **28.2. Publicación de resultados**

1. En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

- Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.
- Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

2. En todas las clasificaciones, excepto lo dispuesto en el artículo 20.6), deben incluirse los resultados de los sectores selectivos, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.



## 29) EMPATE EN UN RALLYE

- 29.1. En caso de empate, será proclamado vencedor aquel equipo que haya realizado el mejor tiempo en el primer sector selectivo. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo sector selectivo y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

## 30) TROFEOS

Deberán entregarse Trofeos a:

- Piloto y copiloto de los 3 primeros vehículos clasificados en la clasificación scratch.
- Piloto y copiloto de los vehículos ganadores de las categorías T1.1, T1.2, T2, Buggies y Históricos.
- Piloto y copiloto femeninos mejor clasificados.

## 31) RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 31.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el C.D.I.
- 31.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 euros que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.
- 31.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje, lo que conllevaría también el montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- 31.4. Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante, si la reclamación es injustificada, y a cargo del reclamado cuando sea justificada.
- 31.5. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.
- 31.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Capítulo XIII del C.D.I. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 euros.

## 32) ACTAS E INFORME FINAL

### 32.1. Actas

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas que deberán ser firmadas por todos ellos.

### 32.2. Informe final

El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la R.F.E. de A. del informe final establecido por ésta.

En los rallyes puntuables para Campeonatos FIA, esta obligación será del Comisario Deportivo Nacional.

## 33) PUNTUACIONES

- 33.1. En cada prueba puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:
- Una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.
  - Una clasificación general para cada uno de los Grupos admitidos.
  - Una Clasificación general para cada una de las categorías admitidas.

Los puntos que se establecen en los artículos siguientes, deben ser multiplicados por el coeficiente atribuido a cada prueba.

### 33.2. Atribución de puntos para el Campeonato de España de conductores

Se establece el siguiente baremo de puntos:

- 1º 35 puntos
- 2º 30 puntos
- 3º 27 puntos
- 4º 25 puntos
- 5º 23 puntos
- 6º 21 puntos
- 7º 19 puntos
- 8º 17 puntos
- 9º 15 puntos
- 10º 13 puntos
- 11º 11 puntos
- 12º 9 puntos
- 13º 8 puntos



14º	7 puntos
15º	6 puntos
16º	5 puntos
17º	4 puntos
18º	3 puntos
19º	2 puntos
20º	1 punto

### 33.3. Atribución de puntos para las Copas y Trofeos convocados

Para la Copa y cada Trofeo de España convocados (ver Art. 3), se obtendrá una clasificación scratch formada exclusivamente por los vehículos admitidos en cada uno de ellos. En cada una de estas clasificaciones, la adjudicación de puntos se hará de forma igual que para el Campeonato de España de conductores. Para el trofeo de España de copilotos femeninos de Rallyes todo terreno, se obtendrá una clasificación formada exclusivamente por los equipos cuyo copiloto sea mujer.

### 33.4. Atribución de puntos para el Campeonato de Marcas

Para optar al Campeonato de España de Marcas, estas deberán estar en posesión de la licencia de Marca expedida por la R.F.E. de A.

Las Marcas que no estén en posesión de la citada licencia no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

En cada prueba puntuable y de acuerdo con la clasificación final Scratch de la misma, la atribución de puntos se hará de acuerdo con el siguiente baremo:

1º.	30 puntos
2º.	27 puntos
3º.	24 puntos
4º.	21 puntos
5º.	19 puntos
6º.	17 puntos
7º.	15 puntos
8º.	13 puntos
9º.	11 puntos
10º.	9 puntos
11º.	7 puntos
12º.	6 puntos
13º.	5 puntos
14º.	4 puntos
15º.	3 puntos

Para otorgar los puntos, sólo serán tenidos en cuenta los dos primeros equipos clasificados de cada Marca. El resto de vehículos clasificados de esa Marca no bloquearán puntuaciones.

## 34) RESULTADOS A RETENER

### 34.1. Para los Campeonatos, Copas y Trofeos (incluido el Campeonato de Marcas)

Para la clasificación final se retendrán todos los resultados de las pruebas celebradas. En la última prueba del Campeonato, los pilotos que se inscriban por primera vez, no puntuarán ni bloquearán.

### 34.2. En caso de empate

Si por aplicación de los reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España varios aspirantes totalizarán el mismo número de puntos, la regla de desempate será la siguiente:

a) Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) por ellos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.

b) En caso de nuevo empate, el desempate final se establecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer Sector Selectivo de cada rallye del Campeonato en el que se haya participado.

c) En caso de nuevo empate, la RFE de A designará al vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.