



---

## ANEXO 13

### COPA DE ESPAÑA DE REGULARIDAD TODO TERRENO 2018

#### 1. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

- 1.1. Todos los competidores deberán estar en posesión de la licencia de competidor correspondiente (ver PCCCCTCE), válida para el año en curso.
- 1.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de la licencia correspondiente (ver PCCCTCE), válida para el año en curso.

#### 2. CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS.

Cada prueba de estas Copas de España deberá tener un recorrido mínimo, común para todos los participantes, y un máximo de kilómetros totales y cronometrados.

#### 3. CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LAS PRUEBAS.

- 3.1. El organizador deberá facilitar a los participantes la situación y longitud exacta, al menos a la decena de metros, de un Tramo de Calibración de longitud no inferior a dos, ni superior a seis kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del Road Book o, en su caso, la medición de los tramos cronometrados.
- 3.2. El tramo de calibración deberá estar situado preferiblemente dentro del itinerario del rallye entre la salida del mismo y el primer tramo cronometrado, en una zona de fácil acceso desde el Parque Cerrado.
- 3.3. El organizador podrá optar entre la medición del Road Book completo conforme al tramo de calibración, o entregar a los participantes un anexo al mismo indicando la distancia exacta de los tramos conforme al tramo de calibración, y que incluirá, al menos, dos referencias intermedias. En este último caso, las distancias reflejadas en el Road Book serán aproximadas
- 3.4. Los vehículos participantes en regularidad tomarán la salida después de los participantes de velocidad.

#### 4. CONTROLES HORARIOS, SALIDA, INTERMEDIOS Y LLEGADA.

##### 4.1. Rallyes.

- 4.1.1. Los Controles Horarios y de Paso se realizarán a través del sistema GPS elegido por el organizador.



- 
- 4.1.2. EL seguimiento del recorrido, cronometraje de los participantes se realizará a través del sistema GPS.
  - 4.1.3. Prevalecerá como hora oficial del rallye la hora de GPS expuesta en Dirección de Carrera
  - 4.1.4. El Control de Llegada de final del rallye, será definido en el Reglamento, no penalizando los participantes si su presentación se produce por adelanto.

## 5. FUNCIONAMIENTOS DE LOS CONTROLES.

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

### 5.1. Controles de paso

En estos controles, si los hubiere, 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.

### 5.2. 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.

### 5.3. 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) La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, 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 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 transcurso del 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 18h 58' 59".

- 9) Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
- 10) Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.
- 11) En los controles horarios de llegada de fin de etapa, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
- 12) Una penalización superior a 10' en un control horario, o acumulada en una sección, supondrá la eliminación del equipo participante, que deberá ser comunicada al equipo a la mayor brevedad posible.
- 13) 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 del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del jefe de puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

#### 5.4. Hora de salida de los controles

- 1) Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, 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 Tramo Cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:
- a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:
1. Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
  2. Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).



3. A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).
  4. Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
- 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 siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
  - c) Después de haber pasado el CH, el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.
  - d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

## 6. TRAMOS CRONOMETRADOS, RECORRIDO.

6.1. Se establecen las siguientes modalidades en los tramos cronometrados o recorrido:

6.1.1. **Media impuesta.** Los equipos participantes deberán recorrer el tramo a una velocidad media impuesta por la organización, que será la misma para todos los participantes, y que podrá ser de las siguientes modalidades:

- a) Media fija: Consiste en realizar el tramo cronometrado a una velocidad media constante.
- b) Media variable: Consistente en realizar los tramos cronometrados a distintas velocidades medias, en función de las características del trazado.

6.1.2. Media a elección del equipo. La organización establecerá de velocidades medias, teniendo el participante que elegir la velocidad media que realizará en el tramo. Penalizará tanto el adelanto como el retraso en cada control respecto a su tiempo teórico conforme a la media elegida.

6.2. Las medias establecidas por la organización deben ser acordes al trazado, asumibles y realizables, por lo que no pueden ser excesivas para el trazado a realizar.

6.3. El organizador deberá prever para cada tramo cronometrado unas medias alternativas, que podrán aplicarse teniendo en cuenta las circunstancias meteorológicas o las condiciones del tramo cronometrado.

6.4. Corresponde al Director de Carrera tomar la decisión de optar por una media alternativa en un tramo cronometrado, conforme a la información facilitada por los



vehículos de la Caravana de Seguridad. Dicha decisión se comunicará al equipo en el control de salida del tramo y será obligatoria para todos los participantes. Se recomienda que dicha información, además, esté indicada mediante un panel en el control de salida del tramo.

**6.5.** La Salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo).

**6.5.1.** La Salida de los tramos cronometrados se efectuará de cualquiera de las dos maneras:

1) Por el sistema manual:

Cuando el vehículo con su equipo a bordo, se detenga delante del control de salida, el comisario en funciones inscribirá sobre el carnet de control del tramo cronometrado la hora prevista para la salida (hora y minuto). El comisario devolverá este documento al equipo y le anunciará en voz alta 30" – 15" – 10" y con la mano los últimos 5 segundos uno a uno. Finalizados los 5 últimos segundos, será dada la señal de salida y el vehículo deberá partir sin dilación.

2) Por un sistema electrónico de cuenta atrás:

La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta.

La hora de salida del tramo cronometrado será siempre en el minuto exacto si el intervalo de salida es cada minuto, o en el segundo 0 ó 30 si el intervalo de salida es cada 30 segundos.

Se recomienda muy encarecidamente utilizar un sistema electrónico de cuenta atrás en las Salidas.

**6.5.2.** Los tiempos invertidos en los controles de cronometraje se cronometrarán con una precisión de segundo o décima de segundo si los medios técnicos lo permiten, lo que se especificará en el Reglamento Particular de la prueba.

**6.5.3.** Cada tramo cronometrado tendrá, al menos, cinco controles de cronometraje, dependiendo de la longitud del tramo, pudiendo uno de ellos coincidir con la llegada del tramo cronometrado.

**6.5.4.** Los controles de cronometraje intermedios no serán colocados, preferentemente, en el primer kilómetro del tramo cronometrado ni en los 500 más. siguientes a un cambio de media.



- 6.5.5.** La diferencia existente entre el tiempo de paso real y el tiempo de paso ideal establecido en un control de cronometraje, tanto por defecto como por exceso, penalizará a razón de un segundo por cada segundo de adelanto o retraso. No obstante, podrán establecerse coeficientes correctores en función del tiempo realizado o la media elegida por el equipo. Además, podrá establecerse una penalización mínima por debajo de la cual se entenderá que el tiempo de paso real corresponde al tiempo de paso ideal.
- 6.5.6.** La llegada de los tramos cronometrados será lanzada. Está prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop, bajo pena de DESCALIFICACION.
- La toma de tiempos en llegada podrá realizarse a través del cronometraje oficial por sistema GPS no siendo necesario la presencia de control de tiempos. En ese caso, el organizador deberá comunicarlo a los equipos.**
- 6.5.7.** Una hora de paso por adelanto superior a 2 minutos respecto a la hora teórica de paso en un control intermedio, o de llegada, en un tramo cronometrado supondrá una penalización de 5'. Una segunda penalización de las mismas características en el transcurso del rallye será penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos, que puede llegar a la ELIMINACION de la carrera.
- 6.5.8.** Las penalizaciones aplicadas a cada participante, en los tramos cronometrados serán sumadas a las penalizaciones que pudieran producirse en los diferentes CH del Rallye.
- 6.5.9.** Si un piloto se ve implicado en un accidente en el que un espectador resulte herido, debe obligatoriamente notificarlo en el próximo punto de radio indicado en el Road Book. Si el piloto no cumple esta regla, los Comisarios Deportivos podrán imponer al equipo responsable una penalización que puede llegar a la descalificación de la carrera.
- 6.5.10.** Corresponde a los Comisarios Deportivos tomar la decisión sobre la anulación de controles secretos, teniendo en cuenta los siguientes criterios:
- En el caso de que no dejara constancia de su paso por un control secreto intermedio, pero si en el anterior y el posterior a este, se le aplicará como penalización en el control no marcado la media aritmética de las penalizaciones obtenidas en los controles anterior y posterior. Si la incidencia ocurriera en el primer o último control, se le aplicará la media aritmética de las penalizaciones obtenidas en los dos controles inmediatamente posteriores o anteriores respectivamente.
  - En el caso que un vehículo no dejara constancia de su paso en más de un control intermedio del mismo tramo, se le aplicará la peor puntuación de entre las cinco mejores puntuaciones de cada control en ese tramo.
  - En el caso de incidencia en el cronometraje de un control de regularidad que afecte a un número superior al 30% de los participantes, se recomienda la anulación del control.



## 7. RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO.

- 7.1.** Los vehículos deberán presentarse en parque pre-salida antes de la hora máxima especificada en el reglamento particular.
- 7.2.** Al finaliza la prueba, todos los vehículos deberán de dirigirse al parque asignado por la organización y mantenerse en el mismo hasta la entrega de Trofeos, siendo excluido de la prueba el participante que no respete esta norma.

## 8. CLASIFICACIONES EN CADA PRUEBA.

- 8.1.** En todas las pruebas puntuables de estas Copas, se establecerán una Clasificación General Scratch comprendiendo todas las clases admitidas de Regularidad.
- 8.2.** En caso de empate en una prueba, será ganador el equipo que tenga:
- Más “ceros” al paso por los controles de cronometraje de los tramos cronometrados.
  - De persistir el empate, se considerarán las penalizaciones “unos”, “doses”, “treses”, etc.
  - De persistir el empate, se considerará el menor penalizado en el primer control de cronometraje de la prueba, segundo, y así hasta deshacer el empate.

A criterio del organizador, se podrá establecer un pódium de campeones y acto de entrega de trofeos diferenciado para regularidad.

## 9. TROFEOS A REPARTIR EN CADA PRUEBA

Deberán entregarse trofeos al piloto y copiloto de los 3 primeros clasificados de la Clasificación General de Regularidad.

### CLASIFICACIONES FINALES

Para la clasificación final se exigirá haber participado, al menos en la mitad más una de las pruebas celebradas.

Ejemplo: Si se celebran 5 pruebas se exigirá haber participado en 3. Para la clasificación final se totalizará el número de puntos obtenidos por los aspirantes, teniendo en cuenta el siguiente sistema de puntuación:

5 pruebas programadas o más: se descontarán 1 resultado.

Menos de 5 pruebas: no se descuenta ningún resultado.

- 9.1.** No se podrán descontar aquellas pruebas en las que el equipo haya sido excluido.



9.1.1. La atribución de puntos se hará según el siguiente baremo:

#### CLASIFICACIÓN GENERAL SCRATH (S)

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

9.1.2. Estas clasificaciones se extraerán de la Clasificación General, debiendo estar incluidas en ellas todas las penalizaciones.

#### 9.2. Premios Finales:

REGULARIDAD TT PREMIOS FINALES	PILOTOS	COPILOTOS
Campeón	Trofeo	Trofeo
Subcampeón	Trofeo	Trofeo
Tercer Clasificado	Trofeo	Trofeo

## 10. VEHÍCULOS ADMITIDOS

10.1. Los vehículos admitidos en el Campeonato de España de Rallyes de Regularidad para Todo Terreno son los siguientes:

### REGULARIDAD

Vehículos 4x4, SUV, 4x2 y side by side.

### REGULARIDAD CLASSICS

Vehículos 4x4, 4x2 con más de 20 años de antigüedad. ¿Desde la fecha de matriculación?

#### 10.2. Pasaporte Técnico RFEDA

Cada vehículo llevará asociado un Pasaporte Técnico cuya conservación es responsabilidad del competidor.

Este pasaporte, que será solicitado a la que deberá presentarse en las verificaciones de cada una de las pruebas puntuables para el Campeonato, recogerá todas las características técnicas determinantes para la clasificación del vehículo dentro de su grupo y clase.

#### 10.3. MODIFICACIONES PERMITIDAS





### 10.3.1. Neumáticos

Se permite el uso de neumáticos con tacos homologados (tipo All Terrain, Mud Terrain, etc.).

### 10.3.2. Snorkel

~~Se permite la instalación de un sistema snorkel.~~

### 10.3.3. Estructuras de seguridad

~~Se autoriza el uso de estructuras de seguridad de acuerdo al Art. 253-8 del Anexo J al CDI.~~

### 10.3.4. Cubrecarter y protectores motor.

~~Se permite el uso de cubrecarter y planchas protectoras de todos los elementos bajos del vehículo.~~

**Cualquier modificación que cumpla con los artículos 281 a 286 del Anexo J están permitida.**

## 10.4. MEDIDAS DE SEGURIDAD

**10.4.1.** Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 2 Kg, sólidamente anclado dentro del habitáculo.

**10.4.2.** Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos cutters en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando entados con los arneses o cinturones abrochados.

**10.4.3.** Se recomienda la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.

**10.4.4.** Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc.).

**10.4.5.** En los tramos cronometrados es obligatorio el uso de casco con homologación FIA vigente o caducado, o Europea vigente.

**10.4.6.** Las normas de cascos autorizadas por la FIA para su uso en competición están reflejadas en la Lista Técnica nº 25.

**10.4.7.** Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica nº 29.

**10.4.8.** Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada.



---

**10.4.9. Cualquier modificación que cumpla con el artículo 283 del Anexo J están permitida.**

**10.4.10. Para los siguientes elementos, se admite una prórroga en la validez de uso de 5 años respecto a la fecha de final de validez reflejada en la etiqueta de homologación:**

- **Asientos.**
- **Arneses.**
- **Depósitos de FT3-1999 o superior, en el caso de que sea de este tipo.**

**Una etiqueta no conforme a las especificaciones de estas, no será considerada como válida y, por tanto, el elemento no será aceptado en ningún caso.**