



**CERTT 2026**  
**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO**  
**REGLAMENTO DEPORTIVO**

<b>Fecha de aprobación</b>	<b>Artículo modificado</b>	<b>Fecha de aplicación</b>
20.12.2025	Art. 3.2. Reglamentos aplicables y prelación Art. 5.2.3. / Art. 5.2.5. Características de las competiciones Art. 12.4. Derechos de inscripción Art. 17.12 Limitación de Motores Art. 18.6. Control de velocidad máxima de los vehículos Art. 21.3. / Art. 21.6. Prueba Prólogo Art. 23.g) Circulación Art. 24.i. Zona de asistencia Art. 24.j) Combustible y Repostaje Art. 25. Neumáticos Art. 27.20 Sector Selectivo	01.01.2026
06.02.2026	Art. 3.1. Campeonatos, Copas y Trofeos convocados Art. 6.1. Aspirantes Art. 29.3. Clasificaciones Art. 31. Trofeos	Inmediata



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

#### ANEXOS

- Anexo 1) Cuadro de Penalizaciones
- Anexo 2) Señalización de los Controles
- Anexo 3) Manual de Seguridad
- Anexo 4) Coches de Seguridad en el CERTT
- 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 y modificaciones permitidas
  - Reglamento específico – Grupo Side by Side (SSV)
- Anexo 10) Inscripción
- Anexo 11) Reglamento Particular Tipo
- Anexo 12) Sistema GPS y adelantamiento.
- Anexo 13) Regularidad Todo Terreno
- Anexo 14) Documentos Participantes



## 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 CERTT).
- 1.2. En las competiciones 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.

Asimismo, cuando en una prueba se celebre una competición puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo FIA y también una competición puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo RFEDA y haya vehículos que puntúen para ambos Campeonatos, las PENALIZACIONES aplicables en temas que no perjudiquen el normal desarrollo de la prueba (en cuyo caso será de aplicación el de mayor rango) será la que recojan los reglamentos de cada Certamen (por ejemplo si el Certamen FIA establece una penalización de 60 segundos y en la de la RFEDA por el mismo hecho 30 segundos, en las clasificaciones finales del Certamen FIA se establecerán 60" y en las de la RFEDA 30").

Las penalizaciones correspondientes al Campeonato de España (si fueran diferentes a las del Certamen FIA) se aplicarán en la clasificación final sino pudieran realizarse antes por no permitirlo el sistema informativo. En ese caso debe indicarse mediante un asterisco en las clasificaciones que se publicaran antes de la clasificación final.

## 2. DEFINICIONES

**Asistencia:** Trabajo sin restricción sobre un vehículo de carrera o uno de sus elementos, incluso desmontados. Queda definida por el art. 24 del presente reglamento.

**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. 24.

**También se podrá considerar asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo concursante.**

**Briefing:** Reunión y/o documento escrito donde el organizador proporciona información adicional a los equipos. Será obligatorio su publicación, en el Tablón Oficial de anuncios, para que todos los participantes tengan acceso a ella, antes del inicio del primer sector selectivo.

El organizador decidirá si es necesario un Briefing presencial

**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 CERTT, destinada a modificar, precisar o completar este 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 RFEDA., salvo en el caso en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.

— Los Comisarios Deportivos de la competición durante el desarrollo de esta, 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 (ver PCCCTCE) 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 (ver PCCCTCE).

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.

**Etapa:** 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 competición.

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

**Reagrupamiento:** Parada prevista por un organizador 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.

Salvo especificación en contra en el Reglamento Particular un reagrupamiento será en régimen de **Parque Cerrado** si su duración prevista es de 2 horas o menos o **Abierto** en el caso que su duración prevista sea superior a 2 horas.

**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 RFEDA. 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 CERTT. Esta condición deberá estar indicada en el Reglamento Particular de la competición, en caso contrario siempre se considerará carretera abierta.

**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 competición, 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 RFEDA establece para el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno 2026 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Rallyes Todo Terreno:

Los participantes con vehículos del Gr. T1+ ÚNICAMENTE puntuarán para el Campeonato de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Coches TT.

El precio de inscripción al campeonato para participantes con vehículos T1+ se establece en 1.000 € (sujeto a la inscripción mínima de 3 unidades. De lo contrario, se devolverá el importe satisfecho\*).

El precio de inscripción al campeonato para participantes con vehículos T1 con motor sobrealimentado gasolina, bajo el sistema de control de prestaciones de la FIA, se establece en 1000 €.

El precio de inscripción a una prueba (no FIA) para participantes con vehículos T1+ o T1 con motor sobrealimentado gasolina (bajo el sistema de control de prestaciones de la FIA) se verá suplementado en 200 €, que será recaudado por la RFEDA y destinado al control técnico de los vehículos.

Los vehículos del Gr. Open ÚNICAMENTE puntúan para el Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Open.



CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TT 2026	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	VEHÍCULOS ADMITIDOS
Campeonato de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Coches TT	Todos los vehículos de Categoría 1 y 3
Campeonato de España de Rallyes TT para Marcas - Vehículos TT	Vehículos TT de Marcas con licencia de Marca
Copa de España de Rallyes de Regularidad TT para Pilotos y Copilotos	Vehículos de regularidad
<b>Copa de España de Rallyes de Regularidad Sport TT para Pilotos y Copilotos</b>	<b>Vehículos de regularidad</b>
Copa de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T1	Vehículos Gr. T1
Copa de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T2	Vehículos Gr. T2
Copa de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T3	Vehículos Gr. T3
Copa de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T4 y SSV	Vehículos Gr. T4 y SSV
Trofeo de España De Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de vehículos Gr. T1N	Vehículos GR. T1N
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T8	Vehículos Gr. T8
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos de Side by Side - Series	Vehículos Gr. SSV-S
Trofeo de España Femenino de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Coches TT	Todos los vehículos de Categoría 1 y 3
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Categoría 5	Vehículos Gr. OPEN y Gr. OPEN-SSV

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

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- El presente Reglamento Deportivo del CERTT **y sus Anexos**.
- El Reglamento Particular de la competición.

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

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

#### 4. COMPETICIONES PUNTUABLES

El Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno constará de un máximo de 7 competiciones.

#### 5. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

##### 5.1. Definición

5.1.1. Un Rally Todo Terreno es una competición organizada por Etapas, que se desarrollará bajo el criterio de varios Sectores Selectivos. Eventualmente se establecerán paradas en los Controles Horarios de los Sectores de Enlace.

5.1.2. En el ANEXO 8 se recogen las Normas de Organización de las competiciones puntuables para el CERTT.

##### 5.2. Características de las competiciones.

5.2.1. En caso de que el recorrido programado fuera lineal, el número de pasadas por un mismo Sector Selectivo será de un máximo de 2.

5.2.2. 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 y los informes que emita el responsable del GPS oficial, en cuanto suscrito por oficial de la competición, serán suficiente para la imposición de las penalizaciones que el Colegio de Comisarios consideren oportuno.

El club organizador facilitará al inicio del rally al proveedor del sistema GPS, las coordenadas GPS de aquellos puntos del trazado susceptibles de recortes. Estos puntos deberán ser comunicados a los equipos en el Briefing escrito y ratificados en el oral si lo hubiere. La inobservancia de esta norma llevará aparejada la penalización que se recoge en el anexo 1, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba en razón a los antecedentes del equipo infractor que sea reiterativo en la norma.

5.2.3. No se puede dar la salida de un Sector Selectivo **antes de la salida del sol en la localidad donde se inicie el Sector Selectivo con luz nocturna**. Así mismo, la mayoría de los participantes deben haber llegado antes de la hora oficial del ocaso del sol.

5.2.4. Como primer Sector Selectivo de la competición, será obligatorio realizar una Prueba Prólogo en las condiciones que se detallan en el Art. 21 del presente Reglamento Deportivo. La distancia mínima que recorrer en cada uno de los demás Sectores Selectivos será de 75 km.

5.2.5. **En caso de que la circulación en el Sector Selectivo se vea afectada por circunstancias excepcionales, el Director de carrera, previa autorización de Colegio de Comisarios Deportivos,**



podrá deducir el tiempo entre la última viñeta del roadbook que no se ve afectada por estas circunstancias y la que se reanude el normal desarrollo de la carrera.

5.2.6. A la salida y llegada de cada Etapa podrá establecerse un Sector de Enlace que determinará el tiempo a invertir en el itinerario desde la salida del Parque Cerrado, hasta el inicio del Sector Selectivo y desde la finalización de este, hasta el Parque Cerrado de llegada.

Todas las pruebas del CERTT tendrán un coeficiente 1. Las pruebas del CERTT deberán tener un mínimo de 350 km. y un máximo de 600 cronometrados (Incluyendo la prólogo), sin incluir en los mismos los tramos de enlace. Las pruebas FIA puntuables para el CERTT no tendrá la anterior limitación. (En casos excepcionales y debidamente justificados, la RFEDA podrá autorizar un kilometraje inferior a 350 km., sin rebasar el mínimo de 325 km.).

## 6. ASPIRANTES Y LICENCIAS

6.1. Todos los concursantes, deberán estar en posesión de la licencia válida para el año en curso (ver PCCCTCE).

Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas a continuación y válidas para el año en curso:

CAMPEONATO DE RALLYES TODO TERRENO 2026 (CERTT 2026)			
VELOCIDAD			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R <sup>1</sup> / ITD-RH <sup>2</sup>	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
COPILOTO GRADO A	COA		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA		
PERMISO COPILOTO GRADO A	PCOA		

<sup>1</sup>Excepción en categoría T1.

<sup>2</sup>Sólo en categoría T8.

COPA DE ESPAÑA DE REGULARIDAD Y REGULARIDAD SPORT			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R / ITD-RH	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
COPILOTO GRADO A	COA		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA		
PERMISO COPILOTO GRADO A	PCOA		
PILOTO GRADO B	PB	SOLO REGULARIDAD NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
COPILOTO GRADO B	COB		
PILOTO GRADO B REGULARIDAD	PB/REG		
PILOTO GRADO B RESTRINGIDA	PB/RES		
PERMISO PILOTO GRADO B	PPB		
PERMISO COPILOTO GRADO B	PCOB	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA

Asimismo, podrán participar y puntuar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del mail [clasificaciones@rfeda.es](mailto:clasificaciones@rfeda.es)), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la perceptiva autorización de la ADN de origen.

No obstante, los deportistas de nacionalidad portuguesa y andorrana podrán participar -puntuando y bloqueando puntuaciones— en los Campeonatos, Copas, Trofeos, Challenges y Series de España, si así se establece en los mismos sin la necesidad de previa manifestación.

### 6.2. Campeonato de Marcas

Únicamente puntuarán y bloquearán los equipos en los que tanto el concursante como el piloto ocupante del vehículo posean una licencia de las establecidas en las PCCCTCE y las Marcas cumplan lo establecido en la DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE.

## 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 competición y —en ese caso— deberán ser obligatoriamente titulares de una licencia de conductor y valedera para el año en curso.

El miembro del equipo inscrito como piloto deberá conducir, al menos, durante el 60% de los tramos cronometrados.



- 7.2. El equipo al completo debe encontrarse a bordo del vehículo durante todo el transcurso de la competición, salvo en los casos previstos en el Reglamento.
- 7.3. El nombre del piloto y copiloto y la bandera de la nacionalidad de estos, deberán figurar sobre las aletas o puertas delanteras del vehículo. Una señal de identificación permitirá reconocer a los miembros de los equipos. Su ausencia constatada entrañará una penalización.  
Las letras del piloto y copiloto deben ser blancas (negras en vehículos blancos o colores claros), de entre 30 y 50 mm de altura y fácilmente legibles.
- 7.4. La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la competición está permitida siempre y cuando se cumpla lo estipulado en las PCCCTCE y normativa que la desarrolle.
- 7.5. Los pilotos y copilotos deberán llevar, durante todo el transcurso de la competición, la ropa ignífuga y demás elementos de seguridad establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE.
- 7.6. Está prohibido admitir una tercera persona a bordo del vehículo, salvo en caso de transporte de un herido.
- 7.7. Como alternativa al uso de prendas de lluvia homologadas FIA, se autoriza el uso de prendas de cuerpo completo conformes a la norma EN-14116 por encima del mono ignífugo.

## **8. VEHÍCULOS ADMITIDOS**

Los vehículos admitidos están especificados en el Anexo 9.

La RFEDA podrá autorizar la celebración de otras competiciones dentro de la prueba, de acuerdo con lo previsto en las PCCCTCE.

## **9. SEGUROS**

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

## **10. PUBLICIDAD**

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE y en el Anexo correspondiente de este Reglamento Deportivo.

## **11. OFICIALES**

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo establecido en el Anexo correspondiente de este Reglamento Deportivo.

## **12. INSCRIPCIONES**

Además de lo establecido en las PCCCTCE y en el artículo 3 del Anexo 8, será de aplicación la siguiente normativa:

- 12.1. Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, cumpliendo lo establecido en el Anexo 8, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar –a través de dicha aplicación- el importe de la inscripción.

Los concursantes, pilotos y copilotos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en el momento de realizar la inscripción.

- 12.2. El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones salvo lo reglamentado para pruebas puntuables para un Campeonato o Trofeo FIA de Rallyes Todo Terreno.

El cierre de inscripciones se realizará el miércoles a las 14,00 horas de la semana anterior a la prueba.

La Real Federación Española de Automovilismo publicará al cierre de inscripciones una lista provisional. Los equipos inscritos que adviertan en ella algún error podrán ponerlo en conocimiento del Departamento Deportivo de la RFEDA hasta las 10.00 horas antes de la aprobación y publicación definitiva de la Lista de Inscritos.

Asimismo, y de forma excepcional, después del cierre de inscripciones la RFEDA podrá admitir nuevas inscripciones hasta las 10,00 horas del viernes de la semana anterior a la celebración de la prueba. En este caso los derechos de inscripción serán dobles. La RFEDA remitirá al organizador el 50% de los mismos.

La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada a las 20.00 horas del viernes de la semana anterior a la celebración de la prueba.



Una vez publicada la lista aprobada por la RFEDA no se admitirá ninguna modificación, excepto las indicadas en el Reglamento Deportivo y Anexos.

- 12.3. El número máximo de inscritos se establece en 75. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número citado, los participantes admitidos se designarán de acuerdo con el siguiente orden:

- a) Participantes asiduos del Campeonato (incluyendo las Copas Monomarcas de carácter estatal, aprobadas por la RFEDA).

Los deportistas que no hayan participado en -al menos- un 50% de los rallyes puntuables realizados hasta la competición en la que deseen inscribirse, no podrán ser considerados asiduos, salvo autorización expresa de la RFEDA.

- b) Orden de recepción de las inscripciones.

- c) A criterio del organizador de la competición.

- 12.4. Los derechos de inscripción a cada una de las competiciones del Campeonato quedan establecidos en:

a)

Pruebas CERTT:	1.210,00 € más IVA (*)
Pruebas CERTT T8:	710,00 € más IVA (*)
Pruebas CERTT Regularidad:	522,50 € más IVA (*)

Precio bonificado 20% efectuando la inscripción dos semanas antes del cierre de inscripciones:

Pruebas CERTT:	970,00 € más IVA (*)
Pruebas CERTT T8:	570,00 € más IVA (*)
Pruebas CERTT Regularidad:	420,00 € más IVA (*)

b)

Inscripción en prueba FIA:

- Ultimate, Stock, Challenger y SSV inscritos en FIA: los que establezca el organizador
- Vehículos que participen única y exclusivamente en CERTT: Derechos del supuesto a)
  - Excepcionalmente, para pruebas que sean puntuables para la Copa del Mundo de Bajas, siempre y cuando el recorrido íntegro (sectores selectivos y enlaces) de la prueba CERTT y la prueba de la Copa del Mundo de Bajas sea el mismo, la RFEDA podrá valorar y aprobar un importe de inscripción diferente.

(\*) Los derechos de inscripción serán sin IVA para los Clubes deportivos que estén autorizados por la Agencia Tributaria competente en su territorio a emitir facturas sin IVA.

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

Los derechos de inscripción no incluirán el sistema GPS, y el importe será fijado en el Reglamento Particular.

El equipo que cancele su inscripción una vez cerradas las inscripciones podrá solicitar el reintegro de la inscripción en las siguientes condiciones:

- Hasta el mismo día del cierre se le reintegrará el 100% del importe.
- Hasta 3 días antes del inicio de las verificaciones se reintegrará el 75% de los derechos
- Menos de 3 días antes del inicio de las verificaciones se reintegrará el 50% de los derechos.
- Dicho importe se reintegrará entre 15 y 30 días después del fin de la carrera.

- 12.5. Al formalizar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros del equipo aceptan estar sujetos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a los Reglamentos aplicables al Campeonato.

- 12.6. El Comité Organizador de una competición se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.14. del CDI.

- 12.7. Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- A los equipos cuya inscripción haya sido rechazada.



- En el caso de que la competición 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 competición.

12.8. La lista de inscritos deberá ser remitida a la RFEDA de acuerdo con lo establecido en el Anexo 8 Normas a Cumplir, del presente Reglamento Deportivo.

12.9. 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.

12.10. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del comienzo de la entrega de documentación.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de la entrega de documentación y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

Solamente la RFEDA puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo o el cambio de concursante.

12.11. Lista de inscritos Números y orden salida.

Los números de carrera, así como orden de salida a la prueba Prólogo/ Súper Especial serán atribuidos de la siguiente forma:

#### 12.11.1. CRITERIOS PARA LA ADJUDICACIÓN DE LA CONDICIÓN DE PILOTO PRIORITARIO

De aplicación ANEXO 5 del CERTT

#### 12.11.2. CRITERIOS PARA LA ADJUDICACIÓN DE NÚMEROS POR PRUEBA

Los números se adjudicarán en cada prueba en función a los siguientes criterios:

- Grupo Ultimate (T1+, T1, T1N) Números del 200 hasta el 299. Asignando los primeros números a los prioritarios.
- Grupo Challenger (T3). Números del 300 hasta el 399. Asignando los primeros números a los prioritarios.
- Grupo SSV (T4 y SSV). Números del 400 hasta el 499. Asignando los primeros números a los prioritarios.
- Grupo Stock (T2). Números del 500 hasta el 599. Asignando los primeros números a los prioritarios.
- Grupos nacionales (Open, T8, SSV-Series). Números del 700 hasta el 799.
- Regularidad. Números del 800 hasta el 899.

#### 12.11.3. CRITERIOS DE adjudicación DE ORDEN DE SALIDA EN LA PRUEBA PROLOGO

El orden de salida en la prueba Prólogo siempre será en orden numérico creciente dentro de los grupos, con una separación mínima de 3 minutos entre grupos.

### **13. REGLAMENTO PARTICULAR**

#### 13.1. Reglamento Particular

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 11.

#### 13.2. 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.

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

Las disposiciones del Reglamento Particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el artículo 6 de las PCCCTCE.

#### 13.4. Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Art. 11.9. del CDI).

### **14. PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN.**

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 8 y en el Reglamento Particular de la competición.



## 15. LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK) / SEÑALIZACIÓN (Anexo 6)

- 15.1. Además de lo establecido en el Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.
- 15.2. La señalización en el itinerario será la mínima imprescindible dado que la información recogida en el roadbook es la que da fe del itinerario a seguir. La señalización, se realizará por medio de cintas y/o pegatinas de diferentes colores:

- |                                                  |                                    |
|--------------------------------------------------|------------------------------------|
| - Cinta/pegatinas NARANJA:                       | Confirmación, camino correcto.     |
| - Cinta/pegatinas AMARILLA:                      | Peligro                            |
| - Cinta/pegatinas BLANCA Y ROJA / BLANCA y AZUL: | Camino incorrecto, camino cortado. |

Las cintas/pegatinas, en cualquiera de los casos SIEMPRE ESTARAN COLOCADAS EN LA PARTE DERECHA DEL RECORRIDO, en ningún caso se colocarán en la parte izquierda de la pista. Si el recorrido se realiza en ambos sentidos, se doblarán las cintas naranjas y en caso de no hacerlo, EXPRESAMENTE SE HARÁ CONSTAR EN EL BRIEFING Y ROADBOOK.

Será obligatorio que los peligros 2 y 3 estén marcados además de con cinta amarilla, con una señal de peligro grapada en estaca de madera y en ambos lados del trazado.

La señalización amarilla deberá colocarse a una distancia mínima de 10 metros y máxima de 25 metros de donde esté situado el peligro.

La señalización blanca y roja o blanca y azul de camino incorrecto deberá colocarse en los cruces en los que haya cambio de trayectoria y no sea seguir la pista principal.

El organizador podrá sustituir la cinta blanca y azul de corte de camino por señales de dirección prohibida colgadas en los árboles, arbustos o estacas.

- 15.3. En los días previos a la competición, el organizador deberá verificar el Road-Book y facilitar a todos los participantes las eventuales modificaciones que se hayan detectado.

- 15.4. El momento y lugar de entrega del Road-Book deberá indicarse en el Programa-Horario del Reglamento Particular del rallye.

- 15.5. Antes o durante la competición está prohibido a los participantes inscritos o posibles inscritos hacer un reconocimiento, total o parcial, del recorrido del rallye.

Si hubiese prueba que acredite que alguno de los participantes, sea piloto o copiloto, hayan transitado un mes antes de la celebración de la prueba por el recorrido de esta, será causa de sanción con penalización de UNA HORA mínimo sobre el tiempo que invierta en realizar el total recorrido de la prueba. Se incluye expresamente en esta sanción, la prueba Prólogo/Súper Especial.

Se recuerda que el artículo 19 recoge la prohibición expresa del tránsito por los recorridos del rallye en un radio de 50 kilómetros desde la sede del rallye.

- 15.6. Asimismo, está prohibida la posesión de datos o notas que no sean los facilitados por la Organización.

- 15.7. Será obligatorio seguir el recorrido indicado en el Libro de Ruta/Roadbook. No seguir el recorrido indicado conllevará una penalización que se reflejará en el Reglamento Particular. En su defecto será a criterio de los Comisarios Deportivos.

## 16. CARNET DE CONTROL

- 16.1. Además de lo establecido en el Anexo 7, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.
- 16.2. La hora oficial del rallye será la indicada en el Reglamento Particular de la competición.
- 16.3. En el Carnet de Control figurarán los tiempos impartidos y los tiempos máximos autorizados para recorrer cada Sector de Enlace y cada Sector Selectivo.
- 16.4. El Carnet de Control será entregado a los equipos a la entrada del CH de Salida de Rallye o Etapa.
- 16.5. El equipo es el único responsable de su Carnet de Control. La presentación de este en los diferentes Controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones, quedan bajo la única responsabilidad del equipo.
- 16.6. Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su Carnet de Control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.
- 16.7. El Carnet de Control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de Control, en donde deberá presentarse personalmente por un miembro del equipo para ser visado y la hora anotada.



- 16.8. Solamente el Comisario del puesto de Control está autorizado a inscribir la hora en el Carnet de Control.
- 16.9. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control entrañará una penalización.
- 16.10. Asimismo, la falta de visado o sello en un Control de Paso, la ausencia de la anotación de la hora en un Control horario, o la no entrega del Carnet de Control en cada Control (de Paso, Horario o de Reagrupamiento) o la llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.
- 16.11. Toda discrepancia 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.

## **17. VERIFICACIONES**

Además de lo establecido en las PCCCTCE en materia de verificaciones administrativas y técnicas, y lo establecido en el Anexo 8, serán de aplicación los siguientes artículos:

- 17.1. Las verificaciones 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.
- 17.2. Las verificaciones se realizarán de acuerdo con los horarios fijados en el Reglamento Particular de la competición. Entre el final de las Verificaciones técnicas y el comienzo de la prueba Prólogo / Súper Especial deberá haber un periodo de al menos 1 hora.  
El organizador podrá programar verificaciones opcionales.
- 17.3. El horario de verificaciones, incluidas las opcionales si se convocan, se deberá publicar el mismo día de publicación de la lista de inscritos.
- 17.4. 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 que se constancia de esta comunicación— su hora y minuto de presentación.
- 17.5. En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causa de fuerza mayor, debidamente justificada por el concursante) el equipo infractor será penalizado.
- 17.6. Las verificaciones administrativas y/o la entrega de documentación se realizarán de acuerdo con lo establecido en las PCCCTCE. Toda la documentación del vehículo, piloto y copiloto deberán estar enviadas por correo electrónico a la secretaría de la carrera, al menos 5 días antes del inicio de estas.
- 17.7. El equipo que no presente el Pasaporte Técnico será penalizado.
- 17.8. 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.
- 17.9. 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.
- 17.10. Marcas de identificación
  - 17.10.1. 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.



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

17.10.3. 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 CAD.

**17.11. 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).
- c) En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada categoría, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar también verificaciones para otros vehículos.
- d) En caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las 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.

**17.12. Limitación de motores**

Se permite el uso de un solo motor por prueba y coche.

En el caso de que se autorice una verificación itinerante, y se detecte una infracción técnica, el equipo infractor será penalizado. Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el Art. 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos campeonatos.



**18. CONTROL DE POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO – GPS. NOTAS Y APARATOS ELECTRONICOS EN EL VEHICULO DE COMPETICION.**

18.1. Se deberá instalar un sistema de control del posicionamiento del vehículo debidamente certificado por la RFEDA. Este sistema debe incluir un medio de comunicación entre el participante y la Dirección de Carrera.

El importe y condiciones de uso, así como instalación se recogen en el ANEXO 12.

El sistema debe estar operativo durante el desarrollo de cada Etapa y conectado al sistema eléctrico sin posible interrupción.

18.2. Es responsabilidad del participante la puesta en marcha del sistema, así como la comprobación de la integridad de la antena exterior. En el caso de rotura deberá proceder a su sustitución antes del inicio de la siguiente Etapa. El no funcionamiento por causas imputables al equipo.

18.3. Las instrucciones para el manejo y conexión del sistema GPS deben ser proporcionadas por el proveedor y figurar en el Reglamento Particular o en un Aditivo.

18.4. Los datos de posicionamiento del vehículo servirán de base para:

18.4.1. En caso de accidente, recuperación del tiempo empleado en auxiliar a otros participantes.

Si un participante llega al lugar de un accidente, implicando posibles heridos, debe detenerse y proporcionar toda la ayuda necesaria hasta la llegada de los servicios de auxilio médico. Un participante que se detenga para ayudar a otro participante puede pedir por escrito que se le restituya el tiempo empleado en dicho auxilio.

18.4.2. Control del recorrido efectuado por los participantes.

El sistema GPS contemplará los puntos de control con las coordenadas de paso obligatorio del participante. El sistema avisará al Director de Carrera de las incidencias acerca del itinerario realizado por los equipos participantes, que a su vez informará por escrito a los Comisarios Deportivos de las posibles infracciones.

18.4.3. Publicación de las casillas y/o puntos GPS que serán de obligado paso, con sanciones graves a su incumplimiento.

El organizador deberá comunicar a los participantes aquellas casillas que, de no seguir el recorrido expresado, suponen un recorte, que puede ser de finca privada donde no puede – en modo alguno- salirse el participante por el recorrido marcado o de camino público que obligatoriamente debe seguirse. No respetar este apartado, supondrá la comisión de una infracción con sanción de 5 a 30 minutos.

18.4.4. Control de carrera del correcto funcionamiento del GPS, así como de la no utilización y posesión de aparatos electrónicos, incluidos teléfonos o terminales móviles tipo Smartphones, GPS (diferente al suministrado por la empresa proveedora) en el interior del vehículo.

El Director de Carrera podrá autorizar que en cualquier parte del recorrido el vehículo que pudiera haber alterado el funcionamiento del GPS o hay dudas acerca de las disposiciones o usos de aparatos electrónicos que puedan ayudar en la búsqueda del Track o recorrido, podrá ser obligado a parar y comprobarse por la empresa suministradora del GPS su funcionamiento.

Para la sanción de las conductas antes indicadas, será necesaria la intervención de un oficial técnico del cuadro de oficiales de la prueba. Asimismo, la toma de imágenes instaladas previo el control o inmediatamente en el mismo será prueba suficiente para la sanción.

La sanción en ambos casos será a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba.

18.4.5. Control de velocidad en Zonas limitadas.

Generalidades

Existirá control de velocidad en todas aquellas Zonas que el organizador estime necesario establecer.

Estas zonas deberán estar indicadas en el Road Book, especificando la velocidad máxima impuesta (30, 50 o 90).



El comienzo de una zona de Control de velocidad estará indicado con un panel con la indicación “DZ” tanto en el Road Book como en el recorrido (preferiblemente panel a cada lado); el final de la zona tendrá así mismo las indicaciones “FZ”.

En las zonas de Control de Paso, los paneles serán los estándares FIA.

El organizador, en los accesos a carreteras, intersecciones de estas, entradas a núcleos urbanos/poblados, podrá situar e instalar un CONTROL STOP 3” que estará señalizado como tal, tanto en el inicio como en el fin de este, siendo obligatorio el que el vehículo participante EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS DEBERÁ PARAR Y PERMANECER PARADO 3 SEGUNDOS ANTES DE INICIAR DE NUEVO LA MARCHA

El participante que no respete la parada en 0 kilómetros de velocidad será sancionado con 2 minutos-pudiendo llegar a la descalificación en caso de reincidencia en la falta.

18.5. El equipo que no devuelva el GPS, o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas será objeto de una multa de 1000 euros.

18.6. Control de velocidad máxima de los vehículos

Los vehículos no podrán superar, en ningún caso y bajo ninguna circunstancia, la velocidad máxima establecida en el Anexo 9: Vehículos admitidos y modificaciones permitidas. Esta velocidad se establece para cada uno de los grupos.

*Velocidad máxima Open igual que T1*

*Velocidad máxima SSV igual que T4*

*Velocidad máxima SSV Series igual que T4*

El incumplimiento de esta limitación será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación en caso de reincidencia.

18.7. CÁMARA DE VIGILANCIA A BORDO (OBSC)

18.7.1. Los vehículos seleccionados por la RFEDA pueden estar equipados con una cámara OBSC para monitorear todas las actividades dentro del vehículo durante todas las pruebas del Campeonato.

18.7.2. Los miembros del equipo o terceros tienen prohibido interferir o mover dicho dispositivo.

18.7.3. Se puede pedir a los equipos que proporcionen a la cámara una fuente de energía que permita la grabación continua mientras el vehículo está en movimiento.

18.7.4. Sólo los representantes oficiales designados por la RFEDA y aprobados por el director de carrera y/o los comisarios deportivos pueden descargar o utilizar imágenes de esta cámara.

## **19. RECONOCIMIENTOS / VIDEOS-FOTOS DE INFRACCIONES REGLAMENTARIAS**

No habrá reconocimientos del recorrido.

Estará totalmente prohibido a los participantes el circular 30 días antes de la competición en un círculo de 50 kilómetros a la redonda desde la sede de la competición.

El no respeto de este punto, supondrá la comisión de una infracción con sanción mínima de 60 minutos.



El Director de Carrera pondrá en conocimiento del Colegio de Comisarios Deportivos aquellos videos o fotos de participantes que entienda señalan una infracción grave o muy grave de la normativa aplicable.

## 20. BRIEFING. PUNTO DE INFORMACIÓN AL PARTICIPANTE.

El Briefing escrito deberá estar colgado en la web del Club Organizador, al menos 24 horas de antelación al inicio de las verificaciones.

Si el organizador o el Director de Carrera cree necesario la realización de un Briefing con los equipos, la asistencia al mismo será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del mismo.

**PUNTO DE INFORMACION AL PARTICIPANTE.** Conjunta y coordinadamente con el oficial “Relaciones con los Participantes” el organizador dispondrá de un Punto de Información al participante en el que una persona de la Entidad Organizadora atenderá y dará las explicaciones sobre el recorrido, roadbook, repostaje, etc., y ello a partir del momento de iniciarse las verificaciones hasta el término de la primera Etapa del Rallye.

## 21. PRUEBA PRÓLOGO

21.1. Además de lo establecido en el art. 2.a) del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.

21.2. NO está permitido el reconocimiento de la prueba Prólogo. No obstante, el organizador podrá poner a disposición de los equipos un video sobre la misma o permitirlo en el Reglamento Particular.

21.3. El orden de salida de la prueba Prólogo/ Súper Especial será en orden creciente. Es decir, del número 200 en adelante.

**Las salidas se darán de minuto en minuto siguiendo el orden CRECIENTE de la lista de inscritos (Los pilotos prioritarios tendrán un intervalo de 2 minutos). A criterio del Director de Carrera y si el horario lo permite, las salidas se darán con un intervalo mayor. Se dejará una separación de 3 minutos entre grupos.**

21.4. A los equipos que habiendo tomado la salida la prueba Prólogo no hayan completado el recorrido de la misma o que, por causa de fuerza mayor aceptada por los Comisarios Deportivos, no puedan tomar parte en esta prueba Prólogo tomarán la salida del 1º Sector Selectivo en último lugar. Si este caso se diera en más de un equipo, estos se ordenarían por orden de lista de inscritos.

21.5. La prueba Prólogo servirá para establecer el orden de salida para el primero de los Sectores Selectivos. El tiempo invertido no se acumulará al general impartido en la competición.

21.6. **Las sanciones por retraso o adelanto en los Controles Horarios de la Prólogo se acumularán al tiempo impartido para determinar la clasificación de esta y en consecuencia el orden de salida a la primera Especial.**

## 22. SALIDA

### 22.1. 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 PCCCTCE, y lo dispuesto en el Anexo 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 Pódium.
- c) **VER MANUAL DE OPERACIONES**
- 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 b).
- 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 competición, 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.
- g) 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).

#### 22.2. **Procedimiento de salida**

- a) Los equipos deberán presentarse, junto con su vehículo, en el Control Horario de Salida de la competición, 15 minutos antes de su hora teórica de salida para proceder al control del equipamiento de seguridad. Una vez superado este control, podrán entrar en el mismo.
- b) La hora exacta de salida figurará en el Carnet de Control de cada equipo.
- c) El retraso en la presentación a la salida del Rally, de una Etapa, de una Sección o de un Sector de Enlace, hasta un máximo de 15 minutos, será penalizado de acuerdo con lo previsto en el Anexo 1. El retraso superior a 15 minutos será penalizado de acuerdo con lo previsto en el Anexo 1.
- d) A la salida del Sector Selectivo Posterior a la prueba Prólogo/ Súper Especial el organizador preverá la salida de los diez primeros participantes con un intervalo de 2 minutos, excepción de los Sectores que sean de la modalidad resistencia TT, que lo será cada treinta segundos mínimo.

#### 22.3. **Nueva Salida (Re Start)**

- a) 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 (modelo en Road-Book), al Director de Carrera, y con el tiempo necesario para su aceptación.
- b) A los equipos que se aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo en los Sectores Selectivos no realizados.
- c) Superar el tiempo máximo no se considerará abandono siempre que se llegue a la meta hasta 15 minutos después de cumplirse el tiempo máximo. Por razones de seguridad, el Director de Carrera podrá retirar a un vehículo cuyo retraso le impida llegar a meta en el tiempo máximo más 15 minutos.  
En el caso de llegar a meta con más de 15 minutos de retraso o ser retirados por el Director de Carrera se considerará abandono y deberán solicitar acogerse a Nueva Salida (Re Start).
- d) Si la competición está dividida en dos jornadas, el participante que se retire en la primera, deberá salir obligatoriamente en el primer Sector Selectivo de la segunda jornada para acogerse al Súper Rallye.
- e) En el caso de que en la misma Etapa se realice más de un Sector Selectivo y un participante quiera a Nueva Salida (Re Start), deberá comunicar su intención y presentarse en la salida del Reagrupamiento anterior al siguiente Sector Selectivo obligatoriamente antes de la salida del último vehículo que vaya en carrera.
- f) 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.
- g) Para estar incluido en la clasificación final, es necesario haber tomado la salida en la Etapa final, haber completado el recorrido del último Sector Selectivo dentro de un tiempo que no se considere



abandono y haber hecho su entrada al Parque Cerrado fin de Rallye dentro del tiempo permitido.

- h) En cualquier caso, aquellos equipos que se hayan acogido a la modalidad del Súper Rallye NO TENDRA DERECHO A LA PERCEPCION DE LOS PUNTOS EXTRAS POR FINALIZACION DEL RALLYE.

#### **Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos**

Entre el último vehículo del Campeonato de España y el primero de otro Certamen que se realizará después del Campeonato de España se dejará un intervalo mínimo en función de las características del recorrido y a criterio del Director de Carrera (recomendándose un intervalo mínimo de 2 minutos y máximo de 5 minutos).

### **23. CIRCULACIÓN**

- a) Durante todo el desarrollo del rally los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación.
- b) 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.
- c) 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:
  - 1) La notificación de la infracción llegue a los organizadores por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
  - 2) Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la identidad del piloto, el lugar y la hora.
  - 3) Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.
- d) Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverlos a la pista o dejar libre la misma.
- e) 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.
  - Empujar intencionadamente a otro vehículo.
- f) Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que estas infracciones revisten especial gravedad remitirán el expediente al Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado Comité— de un expediente disciplinario.
- g) **En los tramos de enlace, los vehículos deberán circular sobre 4 ruedas y estas deberán rotar libremente.**

### **24. ASISTENCIA**

- a) **Definición**
  - I. Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre un vehículo concursante.
  - II. Cada Etapa finalizará en el Control Horario de entrada al Parque de Asistencia final.
- b) El organizador podrá optar entre:
  - 1) Prever un Parque Cerrado nocturno vigilado, siendo la hora máxima de entrada en el mismo la estipulada en el Reglamento Particular. En caso de no poder meter el vehículo en Parque Cerrado antes de la hora máxima estipulada, el vehículo deberá estar en Parque Cerrado 1 hora antes de la salida del primero de los vehículos, no siendo autorizado a tomar la salida el participante que a esa hora no esté dentro del Parque Cerrado. Los Comisarios Técnicos –bajo su criterio- podrán verificar el vehículo una vez que éste haya entrado en Parque Cerrado.
  - 2) Una zona de reagrupamiento para las salidas al tramo, no habiendo parque cerrado, quedando los vehículos en las propias asistencias, pero a partir de la hora que se establezca en el Reglamento Particular estará completamente prohibido el trabajar, incluido piloto y copiloto en los vehículos de competición. La penalización que se aplicará al equipo que incumpla la presente norma, será la misma prevista para la asistencia mecánica en tramo.
- c) Cualquier reparación habrá de realizarse en el Parque de Asistencia, por lo que en caso de avería, el vehículo deberá ser llevado por sus asistencias al Parque de Asistencia o reparado en el mismo lugar.



Estando totalmente prohibido llevar el vehículo a ningún Taller o Local particular, siendo obligatorio ir directamente desde el lugar de la avería al Parque de Asistencia, al mismo tiempo que QUEDA PROHIBIDO ABANDONAR EL PARQUE DE ASISTENCIA durante el periodo que va desde la finalización de la Etapa y la salida de la siguiente, debiendo pasar directamente desde este al Parque Cerrado.

- d) 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.
- e) 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. Los oficiales de la prueba podrán realizar la comprobación pertinente en cualquier vehículo que cuente con placas de asistencia o prensa de la prueba que se dispute.
- f) Toda infracción concerniente a la asistencia comprobada por los oficiales del rallye entrañará una penalización.
- g) Toda asistencia aérea (excepto los casos concretos que se detallen en el Reglamento Particular) está prohibida.
- h) La entrega de información, comida y bebida está autorizada.

i) **Zonas de asistencia**

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

- I. 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.
- II. Deberán ser indicadas en el Reglamento Particular y en el Road-Book.
- III. La velocidad máxima permitida en su interior es de 30 Km/h.
- IV. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones que encuentren a su llegada depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio PA.
- V. Cualquier infracción a las normas de funcionamiento de las Z.A. será sancionada.
- VI. Solo 2 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.
- VII. Los equipos deberán tener en su Zona de Asistencia -como mínimo- un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.
- VIII. **Los vehículos inscritos en la prueba tienen prohibido abandonar la Z.A. salvo cuando se realiza mediante control horario o que se autorice expresamente en el Reglamento Particular o el Briefing del Director de Carrera.**
- IX. **Es obligatorio el uso de una lona antivertidos (cubierta medioambiental) debajo de cada vehículo que evite que cualquier líquido derramado pase al suelo.**

j) **Combustible y Repostaje**

- I. El único combustible permitido es el convencional que se encuentre en las gasolineras del recorrido. Excepcionalmente, los vehículos Ultimate (T1+) podrán repostar el combustible específico autorizado por la FIA y se les habilitará una zona específica de refuelling.
- II. 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 estas, 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.
- III. 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.
- IV. El organizador, a su exclusivo criterio, podrá autorizar la operación de repostaje en un número limitado de gasolineras.

V. Sólo para los vehículos de los grupos SSV, SSV Series, Open y T8 el organizador deberá habilitar una zona de repostaje, dentro del recorrido del rally, para los Sectores Selectivos de más de 130 Km Deberán estar equipados con las medidas de seguridad imprescindibles y deberá figurar en el libro de ruta.

En el caso de que un Sector Selectivo sea superior a 250 km se deberá habilitar una zona de repostaje, dentro del recorrido del rally para los T3, T4, que puede ser la misma que los SSV, SSV Series, Open y T8.

- Funcionará como una zona neutralizada, con un tiempo total de 15 minutos obligatorios desde la entrada a la salida de la Zona de Repostaje y una velocidad máxima de 30 km/h.
- La parada para los vehículos será opcional, los vehículos que tengan que efectuar repostaje lo deberán solicitar al Director de Carrera en cualquier caso antes de la salida de la SS1.
- Si se realiza el repostaje, durante el mismo el vehículo deberá estar parado y los miembros del equipo fuera del vehículo.
- Los equipos necesitarán sus propio combustible y medios propios para hacer el repostaje, incluyendo una manta ecológica protectora para evitar derrames de combustible en el suelo.
- En cualquier caso, está prohibido realizar ninguna otra intervención en el vehículo salvo la de repostar.

VI. 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.

VII. El organizador podrá prever un suplemento de tiempo en los Sectores de Enlace al que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.

VIII. El organizador podrá nombrar Oficiales para controlar las normas de los repostajes.

IX. Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

X. Para cada Sección del Rally (Sector de Enlace + Sector Selectivo o Sectores de Enlace comprendidos entre un Sector Selectivo) deberá existir al menos una Estación de Servicio para el repostaje de los participantes o establecer una Zona oficial de Refuelling.

XI. En cualquier caso, el organizador deberá prever un suplemento mínimo de tiempo de 20 minutos en los Sectores de Enlace establecidos para el repostaje en las Estaciones de Servicio autorizadas.

XII. **Los equipos que deban repostar en el sector selectivo deberán comunicar al Director de Carrera antes de que se publique el orden de salida de la especial.**

XIII. **En las estaciones de servicio se permite a un miembro del equipo al pago del repostaje, pero deberán ser piloto y/o copiloto quienes realicen toda la operación.**

**Se autoriza a un miembro del equipo a ayudar al piloto/copiloto en los casos de que uno de los integrantes de la tripulación precise de ayuda a la movilidad o en los casos en los que el vehículo tenga boca de llenado en el techo.**

## 25. NEUMÁTICOS

25.1. Para las competiciones 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.

25.2. No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

25.3. El número de neumáticos y su presencia en el procedimiento de pesaje es el siguiente:

- T1, T2, T3, T4 y SSV según lo determinado en el reglamento específico de cada grupo (Anexo J al CDI)
- Open lo determinado en el artículo 285 del Anexo J al CDI.
- T8: lo determinado en el artículo 284 del Anexo J al CDI.

En cualquier caso, no se podrá variar el número de ruedas de repuesto entre la salida de un Parque de Asistencia y la llegada al siguiente.

25.4. 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.



25.5. Están prohibidos los neumáticos con mousse o con cualquier otro sistema antipinchazos en todos los grupos, salvo que su reglamento específico indique lo contrario.

25.6. Se establecerá un sistema de marcaje de neumáticos/llantas que permita comprobar que los neumáticos montados y/o transportados en el vehículo sean los mismos que se han marcado antes del Sector Selectivo/etapa.

## 26. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

### 26.1. Disposiciones generales

- 26.1.1. Todos los Controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los Sectores Selectivos, Controles de Reagrupamiento y Neutralización) serán indicados por medio de paneles estándar FIA (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.
- 26.1.2. El comienzo de una Zona de Control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 metros el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la Zona de Control (alrededor de 25 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.
- 26.1.3. 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.
- 26.1.4. La duración de la parada en cualquier Zona de Control no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
- 26.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa de control.
- 26.1.6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora oficial de registro.
- 26.1.7. Los puestos de Control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.
- 26.1.8. 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.
- 26.1.9. La hora de cierre de los puestos de Control se indicará en el Reglamento Particular de la competición, en un Complemento o en el Carnet de Control.
- 26.1.10. Está estrictamente prohibido entrar en una Zona de Control por una dirección diferente a la prevista en el Libro de Ruta (Road-Book).
- 26.1.11. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de Control o volver a entrar en la misma después de haber visado el Carnet de Control.
- 26.1.12. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de Control.

### 26.2. Señalización de los Controles

- 26.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo 2.
- 26.2.2. 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 2.

### 26.3. 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.

### 26.4. Controles de Paso

En los Controles de Paso existe una limitación de velocidad en todo su recorrido (desde la pancarta de preaviso hasta la pancarta de Fin de Zona) de 30 km/h.

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 DESCALIFICACION, 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 DESCALIFICACION, a criterio de los Comisarios Deportivos.

#### 26.5. 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.

#### 26.6. Procedimiento de control

- 26.6.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la Zona de Control.
- 26.6.2. Entre el panel de aviso y la Zona de Control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
- 26.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de Control, sólo podrá realizarse si los 2 miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la Zona de Control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.
- 26.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el Carnet de Control al comisario en funciones.
- 26.6.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado Carnet.
- 26.6.6. En los Sectores de Enlace, la hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el Sector, la hora de salida de este, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.
- 26.6.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la Zona de Control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de Salida 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.
- 26.6.8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del Carnet al comisario en funciones corresponde al minuto ideal de presentación.
- 26.6.9. 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".
- 26.6.10. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.



- 26.6.11. 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.
- 26.6.12. En los Controles Horarios de Llegada de fin de Etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
- 26.6.13. 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 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.

#### **26.7. Hora de salida de los Controles**

- 26.7.1. 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.
- 26.7.2. En cambio, cuando un Control Horario está seguido de un Control de Salida de un Sector Selectivo, se aplicará el siguiente procedimiento:
  - a) Los 2 puestos estarán comprendidos en una sola Zona de Control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).  
Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de Control Horario).  
A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del Sector Selectivo).  
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) Despues de haber pasado el C.H. el vehículo proseguirá inmediatamente hasta la salida del Sector Selectivo.
  - d) El oficial responsable del puesto anotará la hora de salida de este, que normalmente coincidirá con la prevista y a continuación dará la salida al equipo.
  - e) 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.

#### **26.8. Eliminación de carrera**

- 26.8.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un Sector de Enlace entrañará la eliminación de la competición del equipo por el Director de Carrera.
- 26.8.2. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad.
- 26.8.3. 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.

#### **26.9. Controles de Reagrupamiento**

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



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

- Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h01'
  - Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al Reagrupamiento: 10h00'
  - 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)
- 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'

26.9.3. 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.

26.9.4. Despues de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

## 27. SECTORES SELECTIVOS

27.1. 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 DESCALIFICACION, el uso de casco homologado —según normas FIA—, los cinturones de seguridad y el uso del dispositivo de seguridad HANS.

27.2. En los Sectores Selectivos, está prohibido a los equipos circular en sentido contrario.

27.3. 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 competición.

27.4. 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.

27.5. 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.

27.6. Los intervalos de salida en los Sectores Selectivos deben respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.

27.7. 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.

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

27.9. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada según lo estipulado en el Anexo 1.

27.10. 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. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el Sector Selectivo.

27.11. 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.

27.12. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en un Control Horario señalizado por un panel con un reloj rojo 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.



- 27.13. En el caso de que un vehículo no se detenga en el panel STOP para recibir su tiempo, se aplicará una penalización.
- 27.14. Los Controles Stop serán, además, Controles Horarios de Salida del Sector siguiente. En el Carnet de Ruta junto a la casilla de salida del Sector deberá existir una casilla para que el cronometrador del Control Stop anote el número del vehículo anterior, debiendo respetarse obligatoriamente este orden para la entrada en el siguiente control.
- 27.15. Un vehículo que no se pueda mover por sus propios medios puede ser remolcado o empujado por otro participante excepto en la Zona de Control en la Salida de una Etapa o en la Zona de Control de la Salida de un Sector Selectivo donde debe ser movido por la tripulación y los comisarios.
- 27.16. Un vehículo remolcado o empujado a través de una zona de Control de las mencionadas en el apartado anterior incurrirá en una penalización de 30 minutos, excepto en el caso de un final de Sector Selectivo.
- 27.17. 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).
- 27.18. 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. Al mismo tiempo, durante el desarrollo del Sector Selectivo, todo equipo que pase por cualquier Control de Seguridad con un retraso superior a 30 Minutos sobre la hora teórica de paso queda eliminado del Sector por el Director de Carrera, indicándole en el C.S. correspondiente que debe abandonar el recorrido por el lugar más cercano de donde se encuentre, pudiendo reengancharse al Súper Rallye si no se trata del último Sector Selectivo.
- 27.19. En el transcurso de un Sector Selectivo, todos los participantes están obligados a facilitar el adelantamiento al vehículo que los alcance.
- 27.20. **En caso de que la circulación en el Sector Selectivo se vea afectada por circunstancias excepcionales, el Director de carrera, previa autorización de Colegio de Comisarios Deportivos, podrá deducir el tiempo a todos los participantes entre la última viñeta del road-book que no se ve afectada por estas circunstancias y la que se reanude el normal desarrollo de la carrera.**

## 27.21. SISTEMA DE ALARMA VEHÍCULO A VEHÍCULO

- 27.21.1. A fin de reforzar la seguridad de los participantes, se debe instalar en cada vehículo un sistema de control del posicionamiento del vehículo debidamente avalado por la RFEDA. Este sistema debe incluir un medio de comunicación entre el participante y la Dirección de Carrera.

El sistema debe cumplir las especificaciones mínimas establecidas en el Anexo III.

- 27.21.2. El sistema debe estar operativo durante el desarrollo de cada Etapa y conectado al sistema eléctrico sin posible interrupción.

Es responsabilidad del participante la puesta en marcha del sistema.

- 27.21.3. Las instrucciones para el manejo y conexión del sistema GPS deben ser proporcionadas por el proveedor y figurar en el Reglamento Particular o en un Complemento.

- 27.21.4. El equipo que durante la realización del Sector Selectivo permanezca parado durante más de 5 minutos contabilizados desde el mismo momento de efectuar la parada SIN AVISAR a Dirección de Carrera si se trata de avería mecánica, abandono o SOS, será sancionado con acorde a lo establecido en el anexo 1.

## 27.22. SISTEMA DE AVISO DE ADELANTAMIENTOS

Será obligatorio la instalación y uso del sistema de aviso de adelantamientos, debidamente autorizado por la RFEDA. El importe y condiciones de uso, así como instalación se recogen en el ANEXO 12.

El participante que haga caso omiso a las señales del sistema de adelantamiento y tras el informe del responsable del sistema, cometerá infracción y será penalizado de acuerdo con los siguientes criterios:

- 1) Se recibe hasta tres peticiones de adelantamiento en el lapso de un minuto (dentro del rango):
  - a) No se responde autorizando el adelantamiento.



- b) Se responde SI y no se permite el adelantamiento en el siguiente minuto deteniendo completamente el vehículo.

Se considerará INFRACCIÓN los casos 1.a); 1.b)

- 2) Se considerará reincidencia las siguientes peticiones de adelantamiento si se dan los supuestos a) o b).

1<sup>a</sup> infracción: 5 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo.

2<sup>a</sup> infracción: 10 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo.

3<sup>a</sup> infracción: 20 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo.

Siguientes: 40 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo pudiendo llegar a la descalificación.

Siguientes: 40 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo pudiendo llegar a la descalificación.

Un participante se considerará que comete infracción independientemente de que sean diferentes los vehículos que soliciten adelantamiento.

#### **27.23. Finalización de un Sector Selectivo**

- 27.23.1. 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.

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

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

- 27.23.4. 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 competición, los Comisarios Deportivos podrán tomar las acciones que consideren más idóneas.

- 27.23.5. 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.

#### **27.24. Limitación de velocidad**

Si el organizador ha marcado en el Libro de Ruta (Road-Book) una o varias zonas de velocidad limitada dentro del recorrido del Sector Selectivo que podrán ser de 30, 50 o 90 km/h, el equipo que supere la misma será penalizado.

El Colegio de Comisarios Deportivos podrá penalizar, a su exclusivo criterio exclusivamente, los casos de reincidencia en infracciones por exceso de velocidad en zonas limitadas.

#### **27.25. LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES**

##### **27.25.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados**

Será de aplicación lo establecido en el anexo 1 de las PCCCTCE.

##### **27.25.2. Medidas preventivas (señalizaciones)**

Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:

- a) Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un comisario de ruta y Fuerzas del Orden Público.
- b) Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.
- c) Será responsabilidad de los Jefes de Tramo, verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, que, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.



#### 27.26. Seguridad de los participantes SOS/OK

- 27.26.1. 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.
- 27.26.2. 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 3 vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica.
- 27.26.3. Si un equipo se ve implicado en un accidente en el que presuntamente resulte herido un espectador, debe obligatoriamente notificarlo el siguiente punto-radio indicado en el Road-Book. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción que puede llegar a la descalificación. (Se recuerda lo establecido en el artículo 195 del Código Penal).

#### 27.27. Plan de Seguridad

El plan de seguridad deberá estar conforme al que figura en el anexo 3 del presente Reglamento Deportivo.

### 28. PARQUE CERRADO

#### 28.1. Generalidades

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

- 28.1.1. 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 estos.
  - b) Desde su entrada en una Zona de Control hasta su salida de esta.
  - 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.
- 28.1.2. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la competición que tengan una misión en el mismo.  
*Excepcionalmente, se autoriza a un miembro del equipo el acceso a parques cerrados y reagrupamientos en los casos que se deba entregar o recoger la ayuda técnica de movilidad al piloto o asistirlo en la operación de transferencia*
- 28.1.3. Despues 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.
- 28.1.4. 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.
- 28.1.5. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de Salida, de un C.H., de Reagrupamiento o de Etapa.

#### 28.2. Reparación en el Parque Cerrado

- 28.2.1. 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.
- 28.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso en el Sector de Enlace, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.
- 28.2.3. Como excepción a las normas de Parque Cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo dentro de un Parque Cerrado de Salida, de



Reagrupamiento o de fin de Etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

- 28.2.4. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida, en caso contrario el equipo será penalizado.
- 28.2.5. En el interior de un Parque Cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente pueden realizarla los miembros del equipo. Esta batería exterior no podrá ser transportada en el vehículo.

## 29. CLASIFICACIONES

### 29.1. PUBLICACIÓN LISTAS Y CLASIFICACIONES

#### Ceremonia de Salida, Autorizados a tomar la salida y/o Orden de salida de la Etapa 1

##### **Lista de la Ceremonia de salida**

- Publicada después de las verificaciones.
- Firmada por el Director de Carrera después de la aprobación de los Comisarios Deportivos y publicada a la hora indicada en el Programa-Horario.
- Debe indicar la hora de salida de cada concursante.

##### **Autorizados a tomar la salida**

- Publicada después de las verificaciones.
- Firmada por el Director de Carrera después de la aprobación de los Comisarios Deportivos y publicada a la hora indicada en el Programa-Horario.
- Debe indicar la hora de salida de cada concursante.

##### **Orden se salida prueba Prólogo**

- Publicada después de las verificaciones.
- Firmada por el Director de Carrera después de la aprobación de los Comisarios Deportivos y publicada a la hora indicada en el Programa-Horario.
- Debe indicar la hora de salida de cada concursante.
- Nota a pie de página:  
“sujeta a nueva verificación técnica para vehículos números...”.

##### **Orden de Salida Etapa 1**

- Publicada después de la prueba Prólogo/ Súper Especial.
- Firmada por el Director de Carrera después de la aprobación de los Comisarios Deportivos y publicada a la hora indicada en el Programa-Horario.
- Debe indicar la hora de salida de cada concursante.
- Nota a pie de página:  
“sujeta a nueva verificación técnica para vehículos números...”

### 29.2. Al final de la 1<sup>a</sup> Etapa (Rallyes de dos días)

#### **Clasificación oficial Vehículos Todo Terreno al final del último T.C. de la 1<sup>a</sup> Etapa.**

#### **Clasificación oficial SSV SERIES al final del último T.C. de la 1<sup>a</sup> Etapa.**

#### **Clasificación oficial T8 al final del último T.C. de la 1<sup>a</sup> Etapa.**

#### **Clasificación oficial Trofeo OPEN al final del último T.C. de la 1<sup>a</sup> Etapa.**

- Debe presentarse a los Comisarios Deportivos para su examen y no va firmada.
- Si se celebra un Tramo Espectáculo al final de la 1<sup>a</sup> Etapa, su resultado no se incluye en esta clasificación.

#### **Orden de Salida Etapa 2 – Sección... (Primera sección de la 2<sup>a</sup> Etapa).**

- Propuesta por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, incluyendo posibles reposicionamientos de concursantes
- Debe incluir a los concursantes que se hayan retirado en el transcurso de la 1<sup>a</sup> Etapa y deseen tomar la salida en esta 2<sup>a</sup> Etapa.
- Firmada por el Director de Carrera después de la aprobación de los Comisarios Deportivos y publicada a la hora indicada en el Programa-Horario.
- Debe indicar la hora de salida de cada concursante.
- Nota a pie de página:  
“sujeta a nueva verificación técnica para los vehículos números...”.

#### **Clasificación parcial oficial después de la 1<sup>a</sup> Etapa.**

- Firmada por el Director de Carrera y publicada en la hora actual.
- Una vez se conozcan todas las penalizaciones.

### 29.3. Al final de la última Sección del Rallye

#### **Clasificación provisional.**

- Debe incluir a todos los concursantes que hayan acabado todas las Secciones del Rallye.
- Firmada por el Director de Carrera después de la aprobación de los Comisarios Deportivos y publicada a la hora indicada en el Programa-Horario.
- Notas a pie de página:
  - / “Sujeta al resultado de las verificaciones técnicas finales”.
  - / “Sujeta al resultado de los análisis de carburante para los vehículos números...”.
  - / “Sujeta a la decisión de los Comisarios Deportivos para el vehículo nº....”.
  - / “Sujeta al resultado del Control Antidopaje de los participantes números...”

#### **Clasificación oficial.**

##### **Clasificación oficial Vehículos Todo Terreno.**

##### **Clasificación oficial SSV SERIES.**

##### **Clasificación oficial T8.**

##### **Clasificación oficial Trofeo Open.**

##### **Clasificación oficial Regularidad**

##### **Clasificación oficial Regularidad Sport**

- Aprobada y firmada por los Comisarios Deportivos y publicada después del final del plazo para reclamaciones, del resultado de las verificaciones técnicas finales y de cualquier eventual decisión de los Comisarios Deportivos después de la publicación final provisional.
- Notas a pie de página:
  - / “Sujeta a los análisis de carburante para los vehículos números...”.
  - / “Sujeta al resultado de la apelación presentada por el concursante del vehículo nº....”.
  - / “Sujeta al resultado de una inspección completa del vehículo nº ...”.
  - / “Sujeta al resultado del Control Antidopaje de los participantes números...”

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

- **Clasificaciones oficiales:** 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 de este.
- **Clasificación final oficial:** clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

### 29.5. En todas las clasificaciones, deben incluirse los resultados de los Sectores Selectivos, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

## 30. EMPATE EN UN RALLYE

30.1. En caso de empate en una etapa, el competidor que establezca el mejor tiempo en el primer Sector Selectivo, que no sea la Prueba Prólogo/Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no es suficiente, se tomarán en consideración los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc.

30.2. En caso de empate en un evento, el competidor que establezca el mejor tiempo en el primer Sector Selectivo, que no sea la Prueba Prólogo/Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no es suficiente, se tomarán en consideración los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc. Sector Selectivo. Este principio se puede aplicar en cualquier momento.

## 31. TROFEOS

Deberán entregarse Trofeos:

- Tres primeros clasificados vehículos coches Todo Terreno (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados de la Copa de España de Pilotos (y copilotos) de Regularidad
- **Tres primeros clasificados de la Copa de España de Pilotos (y copilotos) de Regularidad Sport.**
- Tres primeros clasificados de la Copa de Grupo T1 (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados de la Copa de Grupo T2 (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados de la Copa de Grupo T3 (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados de la Copa de Grupo T4 y SSV (piloto y copiloto)
- ~~Tres primeros clasificados del Trofeo de Grupo T1N (piloto y copiloto)~~
- Tres primeros clasificados del Trofeo de grupo de T8 (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados del Trofeo de Grupo OPEN (piloto y copiloto).
- ~~Tres primeros clasificados del Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos de Side By Side-Series~~
- Tres primeros clasificados del Trofeo femenino (piloto y copiloto) coches Todo Terreno

## **32. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

- 32.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI.
- 32.2. 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.
- 32.3. 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.
- 32.4. 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.
- 32.5. 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.
- 32.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Art. 15. del CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 euros.

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo.

En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervenientes en la operación.

## **33. ACTAS E INFORME FINAL**

### **33.1. 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.

### **33.2. Informe final**

El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFEDA del informe final establecido por ésta.

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

## **34. PUNTUACIONES**

### **34.1. En cada competición puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:**

- 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 competición.

### **34.2. Atribución de puntos para el Campeonato de España de conductores y copilotos**

Se establece el siguiente baremo de puntos (\*):

Posición	Puntuaciones	Posición	Puntuaciones
1º	50 puntos	11º	18 puntos
2º	42 puntos	12º	17 puntos
3º	36 puntos	13º	16 puntos
4º	32 puntos	14º	15 puntos
5º	29 puntos	15º	14 puntos
6º	27 puntos	16º	13 puntos
7º	25 puntos	17º	11 puntos
8º	23 puntos	18º	9 puntos
9º	21 puntos	19º	8 puntos
10º	19 puntos	20º	7 puntos

(\*) Los pilotos y copilotos que se acojan a la modalidad del SUPER-RALLY obtendrán la mitad de los puntos que le correspondan tanto en los del Campeonato absoluto, como a los de la Categoría en la que compitan.

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

Para las Copas y Trofeos 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 los Campeonatos de España.

La atribución de puntos para deportistas con licencia expedida por una ADN distinta a la RFEDA estará sujeta al cumplimiento de las condiciones detalladas en el Art. 6.1

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

Para optar al Campeonato de España de Marcas, estas deberán cumplir lo establecido en la DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE.

Las Marcas que no estén de acuerdo con dicha DISPOSICION no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

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

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

#### 34.5. Cuando por cualquier circunstancia no se pueda cubrir la totalidad de la distancia prevista para una prueba o competición o para los tramos cronometrados de la misma, la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:

- a) Si se ha disputado menos del 30% del kilometraje previsto de Sectores Selectivos, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos.
- b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de Sectores Selectivos, se adjudicará el 50% de los puntos establecidos.
- c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de Sectores Selectivos, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos.

### 35. CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

En el caso de celebrarse más de tres pruebas, para la clasificación final se retendrán los resultados estipulados en la tabla del art. 35.3.

En el caso de disputarse tres pruebas o menos, se retendrán todos los resultados.

En la última competición del Campeonato, los participantes que se inscriban por primera vez no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

Los participantes con licencia expedida por una ADN distinta a la RFEDA sólo puntuarán y bloquearán resultados si se cumplen las condiciones detalladas en el Art. 6.1.

#### 35.1. Mínimo de participación en pruebas.

- a) Para optar a cualquier certamen convocado, será imprescindible haber participado en un mínimo del 50% de las pruebas. Los puntos obtenidos en todo caso serán válidos y bloquearán el puesto conseguido.
- b) Asimismo, se recuerda lo establecido en el art. 17.0 del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador de la RFEDA, que establece como infracción común muy grave a las reglas del juego o competición, o a las normas generales deportivas: "... ser objeto dentro de la



misma temporada deportiva, de 3 descalificaciones en 3 pruebas diferentes, sea cual sea su rango o especialidad o la causa de la descalificación...”.

Para poder proclamarse vencedor de cualquiera de los Campeonatos, Copas o Trofeos convocados, el piloto o copiloto deberán haber participado en la un mínimo del 50% de las pruebas celebradas del CERTT.

### **35.2. En caso de empate**

Si por aplicación de los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España varios aspirantes totalizaran 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 competiciones puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
- b) Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos en las clasificaciones de todas las competiciones puntuables en las cuales hayan tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
- c) En caso de nuevo empate, la RFEDA designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

### **35.3. Resultados a retener**

Los resultados a retener dependerán del número de pruebas celebradas, en según la siguiente tabla:

Pruebas celebradas	A retener
7	6
6	5
5 o menos	todas

Como norma general serán de aplicación los siguientes apartados:

- 35.3.1. Las competiciones en las que no tome parte un Equipo pueden ser tomados por este como resultados a descontar.
- 35.3.2. A efectos de la clasificación general final, las descalificaciones de competiciones o la no participación en ellas como consecuencia de sanciones no pueden ser tenidas en cuenta como resultados a descontar.