



ANEXO 13
COPA DE ESPAÑA DE REGULARIDAD TODO TERRENO
PARTE TÉCNICA

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
xx.02.2026	Art.10.2. Premios Finales Art. 11. Vehículos admitidos	Inmediata

1. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

- 1.1. Todos los competidores deberán estar en posesión de la licencia de concursante correspondiente (ver PCCCTCE), válida para el año en curso.
- 1.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de la licencia correspondiente (ver Art. 6 del Reglamento Deportivo del CERTT y PCCCTCE- Anexo 10), válida para el año en curso.
- 1.3. 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), 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 preceptiva autorización de la ADN de origen.

2. CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS.

Cada prueba de esta Copa de España deberá tener un recorrido mínimo, común para todos los participantes, que el organizador deberá reflejar en el Reglamento Particular.

Como primer Sector Selectivo de la competición, será obligatorio realizar una Prueba Prólogo/ Súper Especial que servirá para definir el orden de salida de la SS1 y cuyos resultados no se añadirán a la clasificación final.

3. CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LAS PRUEBAS.

- 3.1. El organizador deberá facilitar a los participantes la situación y longitud exacta, al menos a la decena de metros, de un Tramo de Calibración de longitud no inferior a dos, ni superior a seis kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del Road Book o, en su caso, la medición de los tramos cronometrados.
- 3.2. El tramo de calibración deberá estar situado preferiblemente dentro del itinerario del rallye entre la salida de este y el primer tramo cronometrado, en una zona de fácil acceso desde el Parque Cerrado. Se evitarán tramos de calibración con glorietas, o cubiertos por árboles, túneles, pasos sobrelevados, etc
- 3.3. Los vehículos participantes en regularidad tomarán la salida después de los participantes de velocidad.

4. CONTROLES HORARIOS, SALIDA, INTERMEDIOS Y LLEGADA.

4.1.

- 4.1.1. Los Controles Horarios y de Paso se validarán a través del carnet de ruta o a través del sistema GPS proporcionado por el organizador.
- 4.1.2. El seguimiento del recorrido, de los participantes se realizará a través del sistema GPS.
- 4.1.3. Prevalecerá como hora oficial del rallye la hora de GPS expuesta en Dirección de Carrera.
- 4.1.4. El Control de llegada de final del rallye, será definido en el Reglamento, no penalizando los participantes si su presentación se produce por adelanto.

5. FUNCIONAMIENTOS DE LOS CONTROLES.

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

5.1. Controles de paso

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

5.2. Controles horarios

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

5.3. Procedimiento de control

5.3.1. 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.

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

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

5.3.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.

5.3.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.

5.3.6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

5.3.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.

5.3.8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

5.3.9. 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 18h 58' 59".

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

5.3.11. Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

5.3.12. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

5.3.13. Una penalización superior a 10' en un control horario, o acumulada en una sección, supondrá la eliminación del equipo participante, que deberá ser comunicada al equipo a la mayor brevedad posible.

5.3.14. Por último, cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del jefe de puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

5.4. Hora de salida de los controles

5.4.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el carnet de control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

5.4.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un Tramo Cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a)** Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:
 1. Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
 2. Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
 3. A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).
 4. Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
- b)** En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte, la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
- c)** Despues de haber pasado el CH, el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida de este, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.
- d)** Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

6. TRAMOS CRONOMETRADOS, RECORRIDO.

6.1. Media impuesta variable. Los equipos participantes deberán recorrer el tramo a una velocidad media impuesta por la organización, que será la misma para todos los participantes. La media varía a lo largo del trazado en función de las características del mismo.

Límite de velocidad máxima. Se establece una velocidad máxima que no se puede superar en ningún momento del recorrido de 90 km/h. Las penalizaciones asociadas al incumplimiento de este artículo serán las indicadas en el Art. 18.6. del Reglamento Deportivo del CERTT.

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

6.3. Se recomienda encarecidamente que una persona con la suficiente experiencia en regularidad todo terreno realice el recorrido con un vehículo todo terreno con el fin de establecer unas velocidades medias adecuadas al trazado y firme.

6.3.1. Se deberá publicar las velocidades medias normales y excepcionales de todos los tramos con la suficiente antelación, teniendo como límite la hora de inicio de las verificaciones administrativas.

6.4. El organizador deberá prever para cada tramo cronometrado unas medias alternativas, excepcionales, que se apliquen cuando el trazado se encuentre en muy malas condiciones a causa de algún motivo no contemplado cuando se establecieron las medias, como por ejemplo lluvias fuertes, o una rotura del firme que lo aconseje después de la primera o sucesivas pasadas al mismo sector selectivo. Por norma general, resultaría adecuado reducir en 5km/h las velocidades respecto a las medias normales establecidas.

6.5. Corresponde al Director de Carrera tomar la decisión de optar por una media alternativa excepcional en un tramo cronometrado, conforme a la información facilitada por el jefe de seguridad y/o el organizador. Dicha decisión se comunicará al equipo en el control de salida del tramo y será obligatoria para todos los participantes.

La media a utilizar se les indicará a los participantes mediante un Control de Horario de salida del tramo de las siguientes características:



- Las dimensiones de los carteles serán de 50 x 25 cm.

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

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

1) Por el sistema manual:

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

2) Por un sistema electrónico de cuenta atrás:

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

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

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

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

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

6.6.4. Los controles de cronometraje intermedios no serán colocados, en el primer kilómetro del tramo cronometrado ni en los 500m más. siguientes a un cambio de media, ni se encontrarán a menos de 500m de distancia entre ellos.

6.6.5. La diferencia existente entre el tiempo de paso real y el tiempo de paso ideal establecido en un control de cronometraje, penalizará a razón de un punto, o fracción de punto por cada segundo o fracción de segundo de adelanto o retraso.

6.6.6. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada. Está prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop, bajo pena de DESCALIFICACIÓN.

La toma de tiempos en llegada deberá realizarse a través del cronometraje oficial. En caso de que la llegada del sector selectivo de la categoría de regularidad no coincida con la de velocidad, se podrá tomar el tiempo de llegada mediante el sistema GPS, no siendo necesaria la presencia de un puesto de control. En este caso, el organizador deberá comunicarlo a los participantes y prever un recorrido de enlace alternativo en el roadbook.

6.6.7. Una hora de paso por adelanto superior a 2 minutos respecto a la hora teórica de paso en un control intermedio, o de llegada, en un tramo cronometrado supondrá una penalización de 500 puntos. Una segunda penalización de las mismas características en el transcurso del rallye será penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos, que puede llegar a la ELIMINACIÓN de la carrera.

6.6.8. Las penalizaciones aplicadas a cada participante, en los tramos cronometrados serán sumadas a las penalizaciones que pudieran producirse en los diferentes CH del Rallye.

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

Si un participante llegar al lugar del 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.

En el caso de que un participante se detenga en un sector selectivo para ayudar a otro participante que haya sufrido un accidente, se le compensará la puntuación de las siguientes formas:

a) En el caso de que la detención se diera en mitad del sector selectivo, y con 3 o más puntos de control pasados, los valores de las penalizaciones asociadas a los puntos de control en los que el participante llegue con retraso (asociado a la parada) se obtendrán calculando la media aritmética de los valores absolutos de todos los puntos de control anteriores a la detención.

○ Ejemplo: Si el participante que para a ayudar entre el punto de control 4 y 5, y ha obtenido las siguientes puntuaciones en el Sector Selectivo:

P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
0.1	-1.2	-1.7	0.7	118.7	80.4	30.2	0.5

La media aritmética de los valores absolutos es la media de valores de las penalizaciones sin tener en cuenta si son por adelanto o por atraso (siempre en signo positivo). Así tenemos que la media de 0.1;1.2;1.7 y 0.7 es 1.23. Así pues, se asignará la puntuación de 1.2 (redondeando a la décima) a los puntos de control afectados por la detención (5º, 6º y 7º) hasta llegar a un punto de control en el que el valor obtenido por el participante (sin corregir) es menor o igual al valor de la media calculada. A partir de ahí ya no se corregirán más puntuaciones.

b) En el caso de que la detención se produzca antes de que el participante haya pasado por 3 puntos de control, se tomarán como referencia para calcular la media aritmética todos los puntos de control siguientes a los afectados por la detención, siempre y cuando haya 3 o más disponibles. Para determinar a partir de qué punto ya no están afectados por la detención se

debe buscar el punto de control a partir del cual el valor de las penalizaciones por retraso deja de bajar y se estabiliza entre 0 y 2 (2 puntos de control dentro de ese rango: muestra de que el participante se ha acercado al tiempo ideal), o pasa a ser negativo (muestra inequívoca de haber recuperado el tiempo perdido). Los valores de penalizaciones que entran dentro del rango 0 a 2, o el primer valor negativo, se utilizarán para el cálculo de la media.

○ Ejemplo:

P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
45.7	26.0	2.4	1.4	0.7	-0.5	1.2	1.4

En este caso concreto tendríamos que, como en el punto de control 6 el participante se adelanta a su tiempo ideal, se considera que ha recuperado el tiempo perdido, por lo que a partir del punto de control 6 incluido hasta el final del sector selectivo, se pueden utilizar los valores de las penalizaciones para calcular la media aritmética de los valores absolutos y obtener el valor a asignar en los controles afectados por la detención.

c) En caso de que en el sector selectivo no haya 3 puntos de control no afectados por la detención, ni antes ni después de los afectados, se utilizarán para calcular la media de valores de los 5 últimos puntos de control del sector selectivo anterior o, en caso de no haber un sector selectivo anterior con 5 puntos de control válidos, los 5 primeros del sector selectivo siguiente.

En el caso de no haber 5 puntos de control disponibles en el tramo anterior o posterior, se podrá reducir la cantidad de valores a tomar para calcular la media hasta que se pueda calcular.

6.6.10. Si un piloto se ve implicado en un accidente en el que un espectador resulte herido, debe obligatoriamente notificarlo en el próximo punto de radio indicado en el Road Book. Si el piloto no cumple esta regla, los Comisarios Deportivos podrán imponer al equipo responsable una penalización que puede llegar a la descalificación de la carrera.

6.6.11. Corresponde a los Comisarios Deportivos tomar la decisión sobre la anulación de controles secretos, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

En el caso de que no dejará constancia de su paso por un control secreto intermedio, pero si en el anterior y el posterior a este, se le aplicará como penalización en el control no marcado la media aritmética de los valores absolutos de las penalizaciones obtenidas en los controles anterior y posterior. Si la incidencia ocurriera en el primer o último control, se le aplicará la media aritmética de los valores absolutos de las penalizaciones obtenidas en los dos controles inmediatamente posteriores o anteriores respectivamente.

- En el caso que un vehículo no dejará constancia de su paso en más de un control intermedio del mismo tramo, se le aplicará la puntuación obtenida del cálculo de la media aritmética de los valores absolutos de los valores de las penalizaciones de todos los puntos de control de la prueba Super Especial /Prólogo. En caso de ocurrir el problema en la prueba Super Especial/Prólogo se tomarán los primeros 5 puntos de control del tramo siguiente para calcular la media aritmética de los valores absolutos. En el caso de incidencia en el cronometraje de un control de regularidad que afecte a un número superior al 30% de los participantes, se recomienda la anulación del control.

6.6.12. La penalización máxima por retraso en un punto de control será de 600 ptos. Si el participante no pasara por un punto de control, se le otorgará la penalización máxima (600 puntos).

7. RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO.

7.1. Los vehículos deberán presentarse en parque pre-salida antes de la hora máxima especificada en el reglamento particular.

7.2. Al finalizar la prueba, todos los vehículos deberán de dirigirse al parque asignado por la organización y mantenerse en el mismo hasta la entrega de Trofeos, siendo descalificado de la prueba el participante que no respete esta norma.

8. CLASIFICACIONES EN CADA PRUEBA.

8.1. En todas las pruebas puntuables de estas Copas, se establecerán una Clasificación General.

8.2. En caso de empate en una prueba, será ganador el equipo que tenga:

- Más “ceros” (0 o 0,0 en caso de cronometrar a la décima) al paso por los controles de cronometraje de los tramos cronometrados.
- De persistir el empate, se considerarán las penalizaciones “unos”, “doses”, “treses”, etc. (0,1, 0,2, 0,3, etc. En caso de cronometrar a la décima).
- De persistir el empate, se considerará el menor penalizado en el primer control de cronometraje de la prueba, segundo, y así hasta deshacer el empate.

9. TROFEOS A REPARTIR EN CADA PRUEBA

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

10. CLASIFICACIONES FINALES

Para la clasificación final se exigirá haber participado, al menos en un mínimo del 50% de las pruebas.

RESULTADOS A RETENER

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

Pruebas celebradas	A retener
8	6
7	5
6	4
5	4
4	3
3 o menos	todas

10.1. No se podrán descontar aquellas pruebas en las que el equipo haya sido descalificado.

10.1.1. Se establece el siguiente baremo de puntos (*):

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

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

10.2. Premios Finales:

REGULARIDAD TODO TERRENO PREMIOS FINALES	PILOTOS	COPILOTOS
Campeón	Trofeo	Trofeo
Subcampeón	Trofeo	Trofeo
Tercer Clasificado	Trofeo	Trofeo

REGULARIDAD SPORT TODO TERRENO PREMIOS FINALES	PILOTOS	COPILOTOS
Campeón	Trofeo	Trofeo
Subcampeón	Trofeo	Trofeo
Tercer Clasificado	Trofeo	Trofeo

11. Vehículos admitidos y modificaciones autorizadas

11.1. Vehículos admitidos

11.1.1. En regularidad Sport

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

- Vehículos derivados de producción en serie 4x2 o 4x4 todo terreno, tipo SUV o Side by Side/UTV.
- Vehículos derivados de producción en serie preparados para regularidad.

11.1.2. En regularidad media alta

- Modelos de vehículos de competición admisibles en pruebas características de todo terreno, como el Dakar Classic (vehículos Todo Terreno hasta el año 2005).
- Vehículos de competición admisibles en el CERTT.
- Vehículos de competición no admisibles en el CERTT.

11.2. Modificaciones autorizadas

11.2.1. Vehículos derivados de producción en serie.

Son vehículos derivados de producción en serie sin reformas ni modificaciones para competición.

Estos vehículos pueden llevar modificaciones mínimas necesarias para adecuarse a la especialidad de la regularidad.

11.2.2. Vehículos preparados para regularidad.

Son vehículos derivados de producción en serie con reformas para competición, incluidas en ficha técnica. Llevan modificaciones para adecuarse a la especialidad de la regularidad pero no son vehículos de competición según las definiciones del Art. 1.4.3 o 1.4.4.

Estos vehículos podrán llevar las modificaciones que estén homologadas en su ficha técnica.

11.2.3. Vehículos de competición Dakar / Dakar Classic.

Vehículos de competición que cumplen íntegramente con la reglamentación aplicable del Dakar. Llevan modificaciones para adecuarse a la especialidad de la regularidad.

Estos vehículos deben cumplir íntegramente con la reglamentación del grupo de referencia.

11.2.4. Vehículos de competición admisibles en el CERTT.

Vehículos de competición que cumplen íntegramente con la reglamentación aplicable de algunos de los grupos admisibles en el CERTT. Llevan modificaciones para adecuarse a la especialidad de la regularidad.

Estos vehículos deben cumplir íntegramente con la reglamentación del grupo de referencia.

11.2.5. Vehículos de competición no admisibles en el CERTT.

Vehículos de competición asimilables a alguno de los admitidos en el CERTT, pero que no cumplen con la totalidad de la reglamentación de referencia. Llevan modificaciones para adecuarse a la especialidad de la regularidad.

Estos vehículos deben cumplir íntegramente con las medidas de seguridad indicadas en el Art. 1.4.3.

11.3. Medidas de seguridad

Todas las referencias al Art. 283 son del Anexo J al CDI del año 2016, salvo que se indique lo contrario.

11.3.1. Vehículos admisibles en regularidad Sport.

Deberán llevar las medidas de seguridad indicadas en el Art. 1.4.1.

11.3.2. Vehículos admisibles en regularidad media alta.

Deberán llevar las medidas de seguridad indicadas en el Art. 1.4.1 y Art. 1.4.2.

11.4. Medidas de seguridad de vehículo obligatorias

En caso de que se emplee un elemento de seguridad descrito en alguno de los siguientes artículos o se trate de un elemento de seguridad homologado, este deberá usarse tal y como viene descrito en la reglamentación técnica o en la normativa del elemento homologado.

Las únicas excepciones a esta regla son las que estén explícitamente autorizadas en los siguientes artículos.

En aquellos elementos de seguridad homologados en los cuales se admite una prórroga de admisibilidad respecto de la fecha de fin de validez que se indica en la etiqueta, se ha de tener en cuenta que una etiqueta no conforme a la normativa no será considerada como válida y, por tanto, el elemento no será aceptado en ningún caso.

Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, Baliza V16, etc.).

11.4.1. Todos los vehículos de regularidad, independientemente de la media

- Al menos 1 extintor manual conforme al Art. 283-7.2.
- Dos cutter conformes al Art. 283-6.1.2.

11.4.2. Vehículos de regularidad media alta

Los vehículos definidos en el Art. 1.2.3 (Dakar Classic) y Art. 1.2.4 (CERTT) deberán cumplir íntegramente con sus reglamentos de referencias.

En el caso de los vehículos definidos en el Art. 1.2.5 (no CERTT), estos deberán disponer al menos de los siguientes elementos de seguridad en conformidad con el Art. 253 del Anexo J de 2016:

- Arneses de seguridad
- Estructura de seguridad
- Asientos de seguridad
- Depósito de seguridad
- Dos extintores manuales o bien un extintor manual y un sistema de extinción

Se autorizan las siguientes prórrogas de los elementos de seguridad para los vehículos definidos en el Art. 1.2.4 y 1.2.5.

- Arneses de seguridad conforme al Art. 283-6. Se admiten elementos con una prórroga de 5 años.
- Depósito de seguridad conforme al Art. 283-14. Se admiten elementos con una prórroga de 5 años.
- Asientos de competición conforme al Art. 283-20. Se admiten elementos con una prórroga de 5 años.

11.5. Medidas de seguridad de participantes

El uso de estos elementos es obligatorio al menos en los tramos cronometrados, desde el CH de la salida de tramo hasta el control stop del final, ambos inclusive.

Las únicas excepciones a esta regla son las que estén explícitamente autorizadas en los siguientes artículos.

11.5.1. Participantes de regularidad Sport.

- Uso de casco con homologación FIA vigente o caducado según la Lista Técnica FIA Nº25, o norma Europea vigente.

Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada según la normativa FIA 8856-1999 u 8856-2018 en vigor.

11.5.2. Participantes de regularidad media alta

- Uso de casco con homologación FIA en vigor según la Lista Técnica FIA Nº25.
- Uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica FIA Nº 29.
- Es obligatorio el uso de vestimenta ignífuga homologada según la normativa FIA 8856-1999 u 8856-2018 en vigor.