Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
29/10/2026	Art. 2.11	01/01/2027
	Art. 18.d	01/01/2027
	Art. 20.3	01/01/2027
	Art. 22.3.1	01/01/2027
	Art. 35.19.1	01/01/2027
	Art. 35.19.3	01/01/2027
	Art. 35.21	01/01/2027
	Art. 17 sujeto a próxima revisión	
	Art. 23 sujeto a próxima revisión	
	Art. 29.1 sujeto a próxima revisión	

1) CONDICIONES GENERALES DEL SUPER-CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES
2) DEFINICIONES
3) INSCRIPCIONES Y COMPETICIONES PUNTUABLES
4) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES
5) RESULTADOS A RETENER
6) PUNTUACIONES
7) ASPIRANTES Y LICENCIAS
8) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS
9) VEHÍCULOS ADMITIDOS
10) SEGUROS
11) PUBLICIDAD
12) OFICIALES
13) DOCUMENTOS STANDARD RFEDA
14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN
15) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES
16) PILOTOS PRIORITARIOS
17) PRUEBAS TÉCNICAS
18) GPS – BANDERA ROJA ELECTRÓNICA / AZUL
19) CIRCULACIÓN
20) COMBUSTIBLE
21) NEUMÁTICOS
22) RECONOCIMIENTOS
23) PRUEBA DE CALIFICACIÓN Y SHAKEDOWN
24) VERIFICACIONES
25) BRIEFING
26) RUEDA DE PRENSA PRE–RALLYE
27) CEREMONIA DE SALIDA
28) PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN DE UN TRAMO ESPECTÁCULO EL VIERNES
29) SALIDA
30) PROCEDIMIENTO PARA LOS RALLYES CELEBRADOS EN DOS DÍAS
31) ASISTENCIA
32) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
33) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO
34) OUVREURS
35) TRAMOS CRONOMETRADOS
36) PARQUE CERRADO
37) CLASIFICACIONES
38) EMPATE EN UN RALLYE
39) RECLAMACIONES
40) APELACIONES
41) ACTAS E INFORME FINAL

ANEXOS

ANEXO 1. CUADRO DE PENALIZACIONES
ANEXO 2. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES
ANEXO 3. LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES DEL SUPER-CAMPEONATO DE ESPAÑA
ANEXO 4. COCHE “0”
ANEXO 5. LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)
ANEXO 6. CARNET DE CONTROL TIPO
ANEXO 7. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES
ANEXO 8. VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL SUPER-CAMPEONATO
ANEXO 9. INSCRIPCIÓN
ANEXO 10. REGLAMENTO PARTICULAR TIPO
ANEXO 11. GPS – BANDERA ROJA ELECTRÓNICA/AZUL
ANEXO 12. DOCUMENTOS PARTICIPANTES
ANEXO 13. PUBLICACIÓN LISTAS Y CLASIFICACIONES

1) CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

1.1. La RFEDA organiza el Super-Campeonato de España de Rallyes 2027, del que es propietaria.

La abreviatura del Super-Campeonato será S-CER, y su uso será obligatorio en todos los documentos, soportes publicitarios, etc....

Los reglamentos aplicables en el Super-Campeonato de España de Rallyes, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España (PCCCTCE).
- El presente reglamento deportivo y sus anexos.
- El reglamento particular de la competición.

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

1.2. En las competiciones puntuables para un Certamen FIA de la especialidad será de aplicación la reglamentación establecida por la FIA. En los artículos no reglamentados por la FIA o que haya una reglamentación especifica e indicada en un artículo correspondiente será de aplicación la normativa del S-CER.

1.3. Solo la RFEDA puede acordar derogaciones al presente reglamento y en caso de divergencias en la interpretación de este, puede tomar una decisión.

1.4. Todo lo que no está expresamente autorizado en el presente reglamento, está prohibido.

1.5. Cualquier infracción al presente reglamento será transmitida a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una sanción de las previstas en el CDI. Todo caso no previsto en la reglamentación aplicable será estudiado por los Comisarios Deportivos que son los únicos con poder para tomar una decisión.

1.6. El Director de Carrera es el responsable de aplicar este reglamento y el reglamento particular 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 del rallye.

1.7. **La RFEDA establece para el año 2027 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos del S-CER:**

CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL S-CER	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	**VEHÍCULOS ADMITIDOS**
Super Campeonato de España de Rallyes para Pilotos y Copilotos	Todos los vehículos admitidos
Super Campeonato de España de Rallyes para Marcas	Vehículos de marcas con registro de Marca
Super Copa de España de Categoría 1	Vehículos Cat. 1
Super Copa de España de Categoría 2	Vehículos Cat. 2
Super Copa de España de Categoría 3	Vehículos Cat. 3
Super Copa de España de Vehículos N3	Vehículos de Gr. N3
Super Copa de España de Vehículos N5	Vehículos de Gr. N5
Trofeo S-CER para vehículos de 2RM hasta 2000 cc (sin coeficiente para cilindrada)	Vehículos 2RM hasta 2000 cc
Trofeo S-CER para Pilotos y Copilotos Júnior (edad máxima 25 años. Es decir, se admitirán deportistas que cumplan 25 años en 2025 y no serán admitidos los que cumplan 26 ese año)	Todos los vehículos
Trofeo S-CER para Pilotos y copilotos Silver (edad mínima 50 años)	Todos los vehículos
Trofeo S-CER Femenino para Pilotos y Copilotos Laura Salvo	Todos los vehículos
Trofeo S-CER para Concursantes Colectivos	Todos los vehículos

2) DEFINICIONES

2.1. **Inicio del rallye**

Un rallye comienza el día de las verificaciones o los reconocimientos (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

2.2. **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.

2.3. **Sección**

Cada parte del rallye separada por un reagrupamiento.

2.4. **Tramo cronometrado**

Parte del itinerario en la que desarrolla una prueba de velocidad con la carretera cerrada al tráfico.

2.5. **Sector de enlace**

Las partes del itinerario que no son utilizadas como tramo cronometrado.

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, o la carretera presenta especial dificultad, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.

2.6. **Reagrupamiento**

Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado, con un CH a la entrada y otro a la salida, con el objeto de —por una parte— seguir el programa del rallye, y —por otra— permitir el reagrupamientode los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un reagrupamiento no podrá superar los 40 minutos. Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la competición no sufra interrupciones de larga duración.

2.7. **Neutralización**

Tiempo durante el cual un equipo está parado por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentra en régimen de Parque Cerrado.

2.8. **Parque Cerrado**

Zona en la que está prohibida cualquier operación, verificación, preparación o reparación en los vehículos, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la competición y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados.

2.9. **Zonas de control**

Zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

2.10. **Asistencia**

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo.

2.11. **Asistencia prohibida**

La utilización o recepción por parte del equipo (fuera del parque de asistencia), de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), 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 artículo 31.

También se considera asistencia prohibida el abandono **voluntario** del itinerario del rallye por un vehículo, o lapresencia de un miembro del equipo en el recorrido durante un tramo cronometrado.

2.12. **Reconocimientos**

En el reglamento particular de la competición figurará el programa específico durante el cual los equipos podrán familiarizarse con el recorrido de la competición. La presencia en un tramo cronometrado, de la forma que sea, de un piloto y/o copiloto que tenga la intención de participar en un rallye tras el anuncio del itinerario.

Durante los reconocimientos, ningún miembro del equipo, a excepción de la tripulación, podrá circular por los tramos cronometrados -a excepción de la tripulación del coche ouvreur- pero nunca coincidiendo en el mismo tramo. **Adicionalmente dos miembros de los equipos prioritarios podrán circular en las mismas condiciones que los ouvreurs**.

2.13. **Final del rallye**

La competición finaliza con la publicación de la clasificación final. La parte competitiva acaba en el último control horario.

IMPORTANTE: Se recuerda lo establecido en el CDI:

"... En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos

constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial...”

2.14. **Carnet de control**

Carnet destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control previstos en el itinerario.

2.15. **Complemento**

Documento oficial por escrito que forma parte del reglamento particular del rallye, destinado a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados, numerados y publicados (Tablón de anuncios NOBO APP- SPORTITY APP y web).

Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible. Los complementos serán publicados por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la RFEDA, salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario o al programa de reconocimientos.
- Por los Comisarios Deportivos de la competición durante el desarrollo de esta, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

2.16. **Comunicado**

Documento oficial por escrito de naturaleza informativa, que puede ser emitido por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera.

2.17. **Decisión**

Documento emitido por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos para comunicar sus conclusiones después de una encuesta, audiencia o investigación.

2.18. **Concursantes**

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante, valedera para el año en curso.

2.19. **Tripulación**

La tripulación está compuesta por las 2 personas a bordo de cada vehículo designadas como piloto y copiloto.Ambas deberán poseer la licencia correspondiente valedera para el año en curso.

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

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

3) INSCRIPCIONES AL S-CER Y COMPETICIONES PUNTUABLES

3.1. **INSCRIPCIONES AL S-CER**

Todos los equipos que se inscriban a una prueba puntuable para el S-CER y sus vehículos cumplan con las especificaciones técnicas reglamentadas en el artículo 9 del presente reglamento, puntuarán y bloquearán puntos en el S-CER.

IMPORTANTE: A partir de las últimas dos pruebas puntuables para el S-CER, los equipos que se participen por primera vez, no puntuarán ni bloquearán puntos.

3.2. **COMPETICIONES PUNTUABLES**

El número de competiciones puntuables para el S-CER será de un máximo de **9 (nueve**) exclusivamente para los equipos que participen con vehículos de categoría 1.

El número de competiciones puntuables para el S-CER para el resto de los equipos será de un máximo de 8 pruebas.

Si un rallye del S-CER no es celebrado, no será inscrito en el S-CER del año siguiente, salvo causa de fuerza mayor reconocida como tal por la RFEDA.

Todos los rallyes tendrán coeficiente 1.

4) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

4.1. La normativa que aplicar en las competiciones puntuables viene recogida en el anexo 7.

5) RESULTADOS A RETENER

Para los Super-Campeonatos, Copas y Trofeos de España se retendrán los siguientes resultados:

5.1. Los equipos participantes con vehículos de Categoría 1 (pilotos y copilotos), deberán declarar los 8 rallyes en los que deseen puntuar. Esta declaración se formalizará antes del inicio de cada prueba, en la propia inscripción realizada a través de la plataforma oficial de la RFEDA.

5.1.1. Para los equipos participantes con vehículos de Categoría 1 (pilotos y copilotos) se retendrán los siete mejores resultados de las 8 pruebas elegidas en el punto anterior.

5.1.2. Para el resto de los equipos participantes se retendrán los siete mejores resultados.

5.2. Para el Super-Campeonato de Marcas se retendrán todos los resultados. Únicamente puntuarán los equipos debidamente inscritos al S-CER de cada prueba.

5.3. En caso de empate, el vencedor será decidido de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 27 de las PCCCTCE.

En caso de tener que aplicar lo dispuesto en el artículo 27.2.c de las PCCCTCE, el desempate final se establecerá:

a) En función de los mejores tiempos realizados en el primer tramo cronometrado de cada rallye delCampeonato en los que hayan participado.

b) En los que haya más participantes en esa categoría.

c) A criterio de la RFEDA.

5.4. El artículo 27.3. de las PCCCTCE no será tenido en cuenta para los equipos que sean descalificados poracumulación de tiempo.

6) PUNTUACIONES

6.1. En cada competición puntuable se establecerá una clasificación general Scratch que comprenderá a todos los participantes inscritos en el S-CER de dicha prueba y que servirá para confeccionar la puntuación de este.

6.2. Para las Copas y Trofeos del S-CER que se establecen en este reglamento, se constituirán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a estas.

6.3. Para los Trofeos de España Junior del S-CER (piloto y copiloto), se establecerá una clasificación de pilotos y de copilotos con una edad máxima de 25 años. Es decir, se admitirán deportistas que cumplan **25 años en 2027** y no serán admitidos los que cumplan 26 ese año.

6.4. Para el Trofeo de España de Concursante Colectivo del S-CER se establecerá una clasificación Scratch que comprenderá a todos los concursantes inscritos en el S-CER con licencia de Concursante de los tipos “EC” y “CC” (En 2027 estas o de similares características). Las licencias de concursante de Marcas de automóviles no puntuarán, ni bloquearán puntuaciones.

Los puntos obtenidos para cada concursante se computarán teniendo en cuenta sus tres mejores resultados de entre los pilotos inscritos al S-CER en dicha prueba.

6.5. **Atribución de puntos para los Campeonatos, Copas y Trofeos del S-CER**.

Clasificación General Scratch

Posición	Puntuación	Posición	Puntuación
1º	35 puntos	11º	11 puntos
2º	30 puntos	12º	9 puntos
3º	27 puntos	13º	8 puntos
4º	25 puntos	14º	7 puntos
5º	23 puntos	15º	6 puntos
6º	21 puntos	16º	5 puntos
7º	19 puntos	17º	4 puntos
8º	17 puntos	18º	3 puntos

9º	15 puntos	19º	2 puntos
10º	13 puntos	20º	1 punto

Clasificación Tramo Cronometrado Plus (TC plus) *

Posición	Puntuación
1º	3 puntos
2º	2 puntos
3º	1 puntos

* Los puntos del Tramo Cronometrado Plus (TC plus) únicamente serán otorgados al Super-Campeonato de España de pilotos y copilotos, siempre y cuando el equipo haya finalizado el rallye y figure en la clasificación final.

6.6. **Atribución de puntos para el Super-Campeonato de Marcas**

La Marca que no esté registrada en la RFEDA (DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE), no puntuará ni bloqueará puntuaciones.

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

6.7. **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 un tramo cronometrado (TC) y menos del 30% del kilometraje previsto deTC, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos en el reglamento.

b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de TC, será adjudicado el50% de los puntos establecidos en el reglamento.

c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 100% de lospuntos establecidos en el reglamento.

7) ASPIRANTES Y LICENCIAS

Todos los concursantes, deberán estar en posesión de la licencia válida para el año en curso (ver PCCCTCE. Anexo 10 Licencias).

Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE. Anexo 10 Licencias), indicadas a continuación y válidas para el año en curso:

SUPERCAMPEONATO DE RALLYES 2027 (S-CER 2027)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	**DEF**	**APLICACIÓN Y DURACIÓN**	**OBSERVACIONES**
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R / ITD-RH	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2027	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
COPILOTO GRADO A	COA		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PERMISO COPILOTO GRADO A	PCOA		

Asimismo, podrán participar -puntuando y bloqueando- 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.

8) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

8.1. Además de las contempladas en otros artículos del presente reglamento, por su importancia se destaca la siguiente normativa:

a) Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.

b) El abandono de un miembro de la tripulación está prohibido.

c) Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).

d) Está prohibido al equipo bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedirque les adelanten.

e) Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye.

f) En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de

competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente.

g) Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el artículo 5 del anexo 7 y en el reglamento particular de la prueba.

9) VEHÍCULOS ADMITIDOS.

La normativa relativa a los vehículos admitidos en el S-CER viene recogida en el anexo 8. La no conformidad de un vehículo con esta normativa será objeto de no autorización a tomar la salida o una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos que puede llegar a la descalificación.

10) SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

11) PUBLICIDAD

11.1. Nombres del piloto y copiloto

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5 del anexo 7.

12) OFICIALES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo siguiente:

12.1. Comisarios Deportivos

a) El Colegio de Comisarios Deportivos estará siempre constituido por 3 miembros. La RFEDA nombrará al Presidente, al segundo y se reserva del derecho de nombrar a un oyente.

b) El organizador nombrará al tercero y a un oyente (que estará presente en todas las reuniones) que **deberán ser** oficiales de la Comunidad Autónoma donde se organice el rallye.

c) Permanentemente deberá existir una comunicación adecuada con Dirección de Carrera y al menos uno debe encontrarse en la proximidad de Dirección del rallye, con objeto de que puedan ser tomadas las decisiones necesarias sin retraso.

d) Durante las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos podrán estar presentes las siguientes personas:

- El Director de Carrera (o persona de su equipo que lo represente).
- Los Delegados de la RFEDA.
- El Observador.
- El Secretario del Colegio.

e) En las deliberaciones para tomar acuerdos, únicamente podrán estar presentes los propios comisarios y los comisarios oyentes que no tendrán voto.

f) Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

g) El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFEDA del informe final establecido. En los rallyes puntuables para Campeonatos FIA esta responsabilidad corresponderá al Comisario Deportivo nacional.

12.2. Comisarios Técnicos

El organizador nombrará a un comisario jefe y el número suficiente de comisarios establecidos para el correcto desarrollo del rallye, según lo establecido en el Anexo 6 a las PCCCTCE.

El Comisario técnico nombrado por la RFEDA a propuesta del Comité Organizador de una Copa Monomarca, tendrá como función principal realizar los controles técnicos de dicha Copa recogidos en la normativa correspondiente (incluyendo el Reglamento del Certamen).

12.3. Delegados de la RFEDA.

a) Delegado Técnico

La RFEDA nombrará un Delegado Técnico en todos los rallyes puntuables para el S-CER (artículo 18.5. de las PCCCTCE).

b) Delegado de Seguridad

La RFEDA nombrará un Delegado de Seguridad en todos los rallyes puntuables para el S-CER (artículo 12

de las PCCCTCE).

12.4. **Encargado de relaciones con los concursantes.**

Sera de aplicación lo establecido en el artículo 11.5 de las PCCCTCE.

12.5. **Oficial responsable de la publicidad.**

Será obligatorio el nombramiento de un oficial para controlar la publicidad en los vehículos participantes.

12.6. **Control del itinerario y de los tramos cronometrados.**

En el marco de sus funciones, el Director de Carrera y/o los Comisarios Deportivos podrán verificar, a su exclusivo criterio, todas las medidas técnicas y/o de seguridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Para ello deberán respetar las siguientes condiciones:

- Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, suministrado por el organizador.
- Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 30 minutos antes de la salida del último vehículo de la caravana de seguridad (vehículo "0").
- Si durante el recorrido del tramo cronometrado es alcanzado por el vehículo "0", se deberá parar, situarse fuera de la carretera y esperar el paso del vehículo "escoba" antes de volver a ponerse en marcha.

13) DOCUMENTOS STANDARD RFEDA

13.1. **Reglamento Particular.**

El reglamento particular deberá ser conforme a lo establecido en el anexo 7 y al modelo que figura como anexo 10 a este reglamento.

13.1.1. <u>Aplicación e interpretación</u>

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del reglamento particular y de la demás reglamentación aplicable 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 del S-CER.

13.1.2. <u>Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos</u>

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en las PCCCTCE.

Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, queson los únicos habilitados para tomar una decisión, de acuerdo con lo establecido en el CDI).

Los complementos aprobados por la RFEDA deberán ser colgados en el tablón de anuncios de la NOBO APP – APP SPORTITY y la página web del rallye.

13.2. **Itinerario - Libro de ruta (Road Book).**

Deberá ser conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del anexo 7 y al modelo que figura como anexo 5 a este reglamento.

En los Rallyes de tierra, se crearán Controles de Paso Virtuales (CPV) controlados por el sistema de GPS para evitar recortes en los tramos cronometrados en aquellos puntos que el Comité Organizador estime oportunos. Estos CPV deberán figurar en el Road-Book. No pasar por estos puntos entrañará una penalización de 120 segundos**.**

13.3. **Carnet de control.**

a) Deberá ser conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del anexo 7 y al modelo que figura como anexo 6 a este reglamento.

b) Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01-24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

c) El carnet de control será recogido por la tripulación en el CH de salida del rallye y deberá ser devuelto en el CH de llegada de cada sección en donde les será reemplazado por uno nuevo.

d) Cada tripulación es la única responsable de su carnet de control. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo.

e) Corresponde a la tripulación decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios yverificar que la hora anotada ha sido la correcta.

f) El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse personalmente por un miembro de la tripulación para ser visado y la hora anotada.

g) Solamente el comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

h) Salvo autorización expresa del comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

i) Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada puesto de control (horario, de paso o de Reagrupamiento), entrañará igualmente la penalización correspondiente.

j) Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

k) Para los supuestos de utilización del recorrido alternativo, se incluirán dos casillas específicas en el Carnet de Control, de utilización a criterio del Director de Carrera.

14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMERO DE COMPETICIÓN

a) Los organizadores entregarán a cada equipo los elementos que se indican en el artículo 5 del anexo 7, que deberán ser colocados de la manera especificada en el citado artículo.

b) La ausencia de la placa o número(s) del rallye, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el anexo 1.

15) INSCRIPCIONES A LAS COMPETICIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación la siguiente normativa:

15.1. Al formalizar la solicitud de inscripción a cada prueba, el concursante, así como todos los miembros del equipo, aceptan estar sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a los reglamentos aplicables al S-CER.

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

15.3. El comité organizador de una competición se reserva el derecho de rehusar una inscripción deacuerdo con lo establecido en el CDI.

15.4. El número máximo de inscritos (totales del evento) se establece en 100 en cada prueba. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número citado (100), los participantes admitidos se designarán de acuerdo con el siguiente orden:

a) Participantes habituales en el S-CER (incluyendo pilotos prioritarios y las Copas Monomarca de carácter estatal, aprobadas por la RFEDA).

b) Vehículos admitidos en el Campeonato de España correspondiente.

c) Orden de recepción de las inscripciones.

d) A criterio del organizador de la competición.

e) Si por necesidades expresas del organizador hubiese que superar los 100 inscritos este solicitará laexcepcionalidad a la RFEDA.

15.5. 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.

15.6. El cierre de inscripciones se realizará el miércoles de la semana anterior a la competición a las 14:00 horas.

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 del viernes de la semana anterior a la competición.

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

15.7. La lista definitiva de inscritos será publicada el viernes de la semana anterior a la competición a las 20.00

horas.

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

15.9. Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, cumpliendo lo establecido en el anexo 7, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar –a través de dicha aplicación- el importe de la inscripción.

15.10. Se establecen los siguientes derechos máximos de inscripción:

- Categoría 1 1.200 € más IVA(*) incluyendo el TCC y Shakedown.
- Categoría 2 850 € más IVA (*).
- Categoría 3 600 € más IVA (*).

En caso de no aceptar esta publicidad, los derechos de inscripción podrán ser doblados. Estos derechos incluyen el GPS.

(*) 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.

Estos derechos máximos serán igualmente aplicables en las pruebas puntuables para un Trofeo FIA de Rallyes.

15.11. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:

a) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.

b) 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.

15.12. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente 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 de la misma Categoría**.**

15.13. El piloto o el copiloto pueden ser reemplazados con el acuerdo de:

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

Solamente la RFEDA puede autorizar el cambio conjunto de piloto y copiloto, o cambio de concursante.

16) PILOTOS PRIORITARIOS

16.1. **<u>Pilotos Prioritarios</u>**

a) Los pilotos incluidos en las listas de prioridad FIA de Rallyes, Cross-Country y Bajas del año actual y anterior.

b) Serán considerados los cinco primeros clasificados del S-CER de 2026, y si lo solicitan a la RFEDA antes de su primera participación en una prueba de carácter estatal, el primero de la CERA y CERT-RALLYCAR respectivamente.

c) Los pilotos que son inscritos por una Marca como equipo oficial en cada competición del S-CER.

d) Los pilotos clasificados en los 8 primeros lugares de la clasificación provisional del Super-Campeonato de España. Esta condición solo será válida para la(s) competición(s) en las que se mantenga dicha clasificación.

e) También podrán solicitar su inclusión en la lista de Pilotos Prioritarios, los que se inscriban con un vehículo Rally2 y lo soliciten por escrito (acompañando su palmarés) a la RFEDA con una antelación mínima de 15 días antes de la fecha del cierre de inscripciones al rallye en el que quieran adquirir esta condición.

Esta solitud, personal e intransferible, deberá ir acompañada del pago de unos derechos de 500 € si solo realiza una prueba y de 1.000 € si la petición se realiza para todas las pruebas del S-CER.

En todo caso, será la RFEDA quien a la vista de la documentación remitida y a su exclusivo criterio, conceda la prioridad solicitada.

f) Los pilotos prioritarios debidamente inscritos en el S-CER, tendrán derecho a disponer toda la temporada del mismo número de competición entre el 4 y el 99, excepto los números 1, 2 y 3, que sólo podrán ser utilizados por los pilotos así clasificados el año anterior. Este número fijo tendrá

unos derechos de 500€. Los pilotos prioritarios inscritos con concursante con licencia de marca tendrán bonificados estos derechos. En aquellas pruebas donde alguno de los tres primeros clasificados el año anterior no se encuentren inscritos, podrán ser sustituidos por los pilotos clasificados así en ese momento en la clasificación general del S-CER 2027.

16.2. **Otras Condiciones**

a) Si un piloto participa en un certamen monomarca, perderá su condición de prioritario a todos los efectos.

b) La RFEDA podrá suspender la condición de prioritario, cuándo se inscriba con un vehículo de prestaciones claramente inferiores a las de los demás pilotos prioritarios, especialmente a efectos de tramo de calificación.

c) Cámaras On board

Todo piloto para ser considerado Prioritario **deberá** tener instalado en su vehículo inscrito en cada prueba la instalación para la cámara on board con las especificaciones técnicas indicadas por la RFEDA.

La RFEDA designará en cada prueba los pilotos que deben llevar la cámara On Board en su vehículo. Este artículo es de obligado cumplimiento y su incumplimiento podrá ser sancionado por los comisarios deportivos.

La no instalación, o la manipulación de la instalación y/o de la propia cámara podrá ser sancionada por los comisarios deportivos, pudiendo legar incluso a la pérdida de la prioridad.

17) PRUEBAS TÉCNICAS

Si un piloto prioritario desea realizar pruebas técnicas, en España, fuera del programa de las competiciones puntuables, deberá solicitar y obtener el oportuno permiso de la RFEDA. **Asimismo, deberá contar con los permisos de las autoridades competentes.**

El último día autorizado para hacer pruebas técnicas, será el día anterior del comienzo de los reconocimientos. Si las pruebas técnicas están previstas en los 50 días anteriores a la celebración de la prueba y antes de la publicación del itinerario en la misma comunidad autónoma, la solicitud será trasladada al comité organizador para conocer si será o podrá ser en parte o en su totalidad un tramo cronometrado. En caso afirmativo, NO serán autorizadas.

Queda prohibido programarlas en el recorrido de los tramos cronometrados del rallye. En caso contrario, la autorización estará supeditada a condiciones concretas de obligado cumplimiento que fijará, en cada caso, la RFEDA.

18) GPS – BANDERA ROJA ELECTRÓNICA / AZUL

a) En las competiciones puntuables para el S-CER, será obligatorio la utilización de los sistemas GPS y BANDERA ELECTRÓNICA ROJA “on board” para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye.

b) La normativa establecida para el uso de los citados sistemas será publicada mediante anexo, y deberá ser incluida al final del Reglamento Particular de la competición.

c) El equipo que no devuelva el sistema GPS o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 euros.

d) **Bandera Azul.** El procedimiento para el uso de la bandera azul en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa. Cuando un equipo se acerque a otro vehículo a una distancia de 200 metros **en asfalto y 500 en tierra** con la posibilidad de adelantar, debe presionar el botón azul. En la pantalla LED parpadearan unas líneas de color AZUL, seguido por un sonido de alerta o pitido. Cuando las líneas se queden fijas en la pantalla, indicara que el vehículo que va delante ha recibido su solicitud de paso y ésta ha sido aceptada. La palabra “GO” en color verde debe aparecer en la pantalla LED del vehículo que ha solicitado el adelantamiento. En ese momento podrá pasar de manera segura. Esta maniobra generará informes inmediatos y automáticos. En el caso de bloqueo que impida el paso se informaráa la Dirección de Carrera. No se recomienda adelantar si la palabra “GO” no aparece en su pantalla.

19) CIRCULACIÓN

19.1. Durante todo el desarrollo del rallye, excepto en los Tramos Cronometrados, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados. Queda especialmente prohibido la maniobra de cambio de dirección en forma de “Zigzag”, que tiene como finalidad el “calentamiento” de neumáticos.

19.2. Los Agentes u oficiales que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario. Los oficiales de la prueba que

constaten una infracción al Código de la Circulación están obligados a dar traslado de la misma al director de carrera a través de un informe detallado.

19.3. Incluso en el caso de que no sea detenida la marcha del piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este Reglamento, bajo reserva de que:

19.3.1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

19.3.2. La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a duda la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

19.4. Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al CAD de la RFEDA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado CAD — de un expediente disciplinario.

20) COMBUSTIBLE

20.1. **Aspectos generales**

20.1.1 Los equipos sólo pueden repostar en la Zona de Repostaje establecida en cada rallye o en las gasolineras indicadas en el Road-Book. En estas gasolineras el repostaje se deberá realizar directamente de los surtidores comerciales de las mismas.

El vehículo podrá ser empujado fuera de la zona de repostaje por la tripulación, los oficiales y/o los dos miembros del equipo autorizados en el artículo 20.2.7.

Si el vehículo no pudiera arrancar, una vez fuera de la Zona de Repostaje, el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.

20.2. **Procedimiento**

20.2.1. Dentro de la Zona de Repostaje sólo está permitido realizar acciones relacionadas con el repostaje del vehículo de competición.

20.2.2. La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.

20.2.3. El límite de velocidad dentro de la Zona de Repostaje es de 5 km/h.

20.2.4. Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje.

20.2.5. Sera obligatorio que la tripulación permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje.

20.2.6. **El concursante** es responsable de proteger el suelo con una alfombrilla protectora. Esta alfombrilla estará compuesta por una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable (RDRR FIA Art. 61.2.4).

20.2.7. Para la operación de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la zona de repostaje de dos miembros del equipo. Estos miembros del equipo han de vestir pantalón largo, camisa o camiseta de manga larga, sotocasco y guantes, aunque se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga.

20.2.8. Dentro de la zona de repostaje queda terminantemente prohibido el uso de aparatos móviles electrónicos, drones, así como encender mecheros, cigarrillos incluidos los electrónicos, o cualquier otro elemento que pueda producir una explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.

20.2.9. Está totalmente prohibido repostar antes del inicio del rallye en la zona de asistencia. Para llevar a cabo dicha operación, cada equipo deberá ir a la zona de repostaje o salir de la zona de asistencia.

20.3. **Combustible**

Todos los participantes deberán utilizar un combustible conforme a lo establecido en el artículo 266 del Anexo J al Código Deportivo Internacional de la FIA y en el artículo 3.13 de las Prescripciones Comunes, independientemente de que dicho combustible tenga o no la consideración de combustible sostenible avanzado.

Los participantes que utilicen un combustible sostenible avanzado deberán declarar, durante las Verificaciones Técnicas Previas, el combustible que emplearán en la prueba, indicando su marca, denominación comercial y especificaciones técnicas, mediante la presentación de la correspondiente ficha técnica (datasheet) del fabricante.

El combustible declarado deberá utilizarse durante toda la prueba. Dicha declaración tendrá carácter vinculante y servirá como referencia para las verificaciones y los análisis técnicos que puedan realizarse durante la competición o con posterioridad a esta, con el fin de comprobar la conformidad del combustible utilizado con las especificaciones declaradas.

Todos los vehículos de categoría “R” y “N5”, deberán llevar a bordo y durante todo el evento, el dispositivo para extraer muestras de gasolina.

A su entrada en el Parque Cerrado al final del rallye, todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos la cantidad de 3 litros de combustible.

21) NEUMÁTICOS

21.1. General

21.1.1 Conformidad

Todos los neumáticos deberán cumplir con este artículo y, específicamente, con la parte correspondiente a cada superficie sobre la que se dispute la prueba.

21.1.2 Llantas

No está permitido ningún dispositivo diseñado para sujetar el neumático en la llanta.

21.1.3 Montaje de los neumáticos

La presión máxima de montaje del neumático en la llanta es de 8 bares a 20° C. Esta presión debe permitir que el neumático se adhiera a las paredes exteriores de la llanta.

21.1.4 Dispositivos para mantener las prestaciones completas de los neumáticos

El uso de cualquier dispositivo para mantener el rendimiento total del neumático con una presión interna igual o menor que la presión atmosférica está prohibido. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe ser llenado solamente con aire.

Se prohíbe cualquier sistema para calentar los neumáticos una vez están montados en la llanta.

Independientemente de si están instalados o no en las llantas, se permite mantenerlos en un ambiente con unatemperatura por debajo de 35 grados.

21.1.5 Ruedas de repuesto

Los coches pueden llevar un máximo de 2 ruedas de repuesto.

Cualquier rueda completa montada en el coche o instalada en el interior del coche en el Parque de Asistencia, debe alcanzar el siguiente Parque de Asistencia o la siguiente área de servicio donde se autorice un cambio de neumáticos.

No se puede cargar o descargar del vehículo una rueda completa en otro lugar que en los Parques de Asistencia o las zonas en las que se autorice un cambio de neumáticos.

21.1.6 Ajuste de la presión de neumáticos en zonas de control

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, únicamente con los medios de a bordo, en los siguientes supuestos:

- Desde la entrada en una zona de control hasta su salida cuando la salida al tramo cronometrado se retrasa en más de 10 minutos.
- Al inicio de una etapa que se retrasa en más de 10 minutos para cualquier concursante.
- En reagrupamientos de una duración de más de 10 minutos, si es seguido por un tramo cronometrado.

21.1.7 Cambio de neumáticos

Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A. Fuera de los mismos, solamente los miembros de la tripulación podrán realizarlos exclusivamente con los medios de a bordo.

21.1.8 Disponibilidad de neumáticos

Todos los neumáticos utilizados en el S-CER deben estar disponibles comercialmente para todos los equipos.

21.1.9 Neumáticos de certámenes Monomarca

En certámenes Monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos específicos de los mismos, pero no podrán superar el número máximo establecido en la presente reglamentación.

La utilización de otro tipo de neumático distinto al establecido en este artículo deberá estar expresamente aprobadopor la RFEDA bajo petición que justifique dicha excepción.

21.1.10 Infracciones a este artículo

Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una penalización.

21.2. **Especificaciones y condiciones de uso para rallyes de asfalto**

21.2.1 Conformidad

Todos los neumáticos deben cumplir con este artículo, con el anexo V "Homologación de neumáticos" del reglamento deportivo de la FIA para rallyes y estar homologados por la FIA e incluidos en la lista específica de neumáticos homologados.

Importante: no se permiten neumáticos homologados antes del 01.05.2013. Los participantes pueden seguir utilizando las especificaciones de los previamente homologados, siempre y cuando la banda de rodadura esté en conformidad con el anexo V.

Por todo lo indicado se recomienda consultar la lista de los neumáticos de asfalto admisibles publicados en la página web de la FIA y de la RFEDA. En caso de discrepancia entre ambas, la de la FIA será vinculante.

21.2.2 Neumáticos moldeados

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados.

No se permite el corte manual (hand-cutting) o la modificación del dibujo de la banda especificada.

21.2.3 Tratamientos de los neumáticos

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

21.2.4 Profundidad de la banda de rodadura

En todo momento durante la prueba, la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos de asfalto montados en el coche no debe ser inferior a 1,6 mm durante al menos tres cuartas partes de la banda de rodadura. El fabricante de neumáticos debe proporcionar marcas de control visibles.

21.2.5 Marca de neumáticos permitidos

La marca de neumáticos debe estar incluida en el listado de neumáticos FIA mencionado anteriormente y estar registrada como marca tipo C ante la RFEDA.

21.3. **Especificaciones y condiciones de uso para rallyes de tierra**

21.3.1 Conformidad

Todos los neumáticos deben cumplir con este artículo y con el anexo V "Homologación de neumáticos" del reglamento deportivo de la FIA para rallyes.

21.3.2 Neumáticos moldeados

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados.

Tratamientos de los neumáticos

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

21.3.3 Marca de neumáticos permitidos

La marca de neumáticos debe estar registrada como marca tipo *C* ante la RFEDA.

21.4. **Control de los neumáticos**

21.4.1 Códigos de barras

Cada neumático debe tener, al menos, un código de barras identificativo en la parte exterior.

Estos códigos de barras se utilizan para comprobar que los mismos neumáticos permanecen instalados en un coche particular entre los cambios de neumáticos y que los concursantes no están superando el máximo permitido. El código de barras de los neumáticos debe ser siempre visible desde el exterior del vehículo.

21.4.2 Control durante la prueba

En cualquier momento durante el rally, pueden llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos.

21.4.3 Marcaje de neumáticos / zonas de control

Se debe establecer una zona de marcaje de ruedas/neumáticos y lectura de códigos de barras a la salida de los Parques de Asistencia autorizados o zonas de servicio remoto y **siempre** antes de la zona de refuelling. Esta zona debe estar debidamente acotada.

Con el único propósito de ayudar y facilitar el procedimiento del marcaje de neumáticos, un miembro del

equipo deberá obligatoriamente estar presente en este espacio.

Se autoriza a llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo. En este caso, la segunda rueda de repuesto deberá retirarse antes del procedimiento de marcaje.

Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el Delegado Técnico de la RFEDA.

El equipo tiene que detener su coche y esperar a las instrucciones de los oficiales. En ausencia de éstos, el equipo puede abandonar la zona sin parar. Se podrá establecer una zona de comprobación de marcaje de neumáticos a la entrada de los Parques de servicio autorizados y Zonas de Asistencia remota.

El control de neumáticos se llevará a cabo de las siguientes formas:

- A la salida de un P.A. se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso los de recambio). A la llegada al próximo P.A., el vehículo deberá llevar los neumáticos marcados en el P.A. anterior (excepto en el caso de los GT Rallye que tengan una rueda de repuesto de menores dimensiones a las que normalmente monta el vehículo y que, por lo tanto, podrán llegar con una rueda menos).
- El control de neumáticos se podrá llevar a cabo de forma electrónica con el sistema desarrollado a tal efecto y/o con la declaración de los participantes.

Si en la salida de un P.A. se encontrase un neumático no conforme, este deberá sustituirse por otro conforme. El neumático no conforme será considerado nulo y quedará en poder de los Comisarios Técnicos. El tiempo concedido para el Sector de que se trate no podrá ser ampliado.

Los neumáticos y las llantas de estos neumáticos deberán estar limpios de adhesivos y/o pintura de marcaje de competiciones anteriores.

21.5. Limitación de los neumáticos

21.5.1 General

Los participantes pueden utilizar únicamente la cantidad máxima de neumáticos reflejada en este artículo, salvo en pruebas FIA, donde será de aplicación lo siguiente:

- Para vehículos de Grupo FIA, lo que dicte la reglamentación FIA.
- Para vehículos de Grupo Nacional, lo que dicte la reglamentación FIA para vehículos del mismo tipo de tracción y configuración. Por ejemplo, un N5 se asimila a un R5, etc. En caso de duda, será el Delegado Técnico de la RFEDA quien decida los neumáticos que se marcan a undeterminado Grupo Nacional.

Los neumáticos usados en los entrenamientos libres o Shakedown no contarán para la limitación.

Los neumáticos usados en el Tramo de Calificación, en las condiciones que dicta el Reglamento Deportivo, no contarán para la limitación.

En las pruebas puntuables para el Campeonato o Trofeo FIA será de aplicación lo establecido en los reglamentos de dichos certámenes.

En el caso de celebrarse únicamente un tramo espectáculo en una etapa, los neumáticos usados en el mismo no seráncontados para la limitación.

21.5.2 Limitación para rallyes de asfalto

El número máximo de neumáticos de cualquier tipo (seco, mixto o agua) a utilizar por rallye y tipo de vehículo será el siguiente:

4RM	2RM	R-GT
10	8	**10**

Excepcionalmente, en los rallyes de dos etapas y cuando las condiciones meteorológicas sean cambiantes, el Colegio de Comisarios Deportivos, con el visto bueno del Director de Carrera, podrá autorizar el uso de dos (2) neumáticos adicionales.

CATEGORÍA	VEHÍCULOS A LOS QUE SE MARCA NEUMÁTICOS PARA LA LIMITACIÓN
1	Todos
2	Todos

Los vehículos de los demás grupos no están sujetos a la limitación, pero si al marcaje de neumáticos, salvo indicación contraria en los reglamentos específicos de vehículos de Copas Monomarca.

Cada participante podrá utilizar un juego completo (4 neumáticos) comodín para agua extrema cada media temporada. Por media temporada se entiende la mitad de los rallyes si el número de pruebas puntuables es par y la mitad de los rallyes más uno (1) si el número de pruebas puntuables es impar.

Los neumáticos para agua extrema de cada fabricante son los siguientes:

MARCA	TIPO
Michelin	**Rallye Asphalte WRC WetMW1**
DMack	**EWet**
Pirelli	**RW**
Hankook	**Ventus Z210**
MRF Tyres	**MRF ZWR**
Kumho	**-**
Hoosier	**-**

En el caso de un cambio en la lista de neumáticos FIA, que es la vinculante, el Delegado Técnico decidirá cuales son los neumáticos de agua extrema.

El uso de estos neumáticos no será acumulativo, es decir, aquel participante que no haya utilizado en la primera mitad de la temporada el juego completo (4 neumáticos) para agua extrema, no podrá usar estos en la segunda mitad de la misma.

21.5.3 Limitación para rallyes de tierra

El número máximo de neumáticos de cualquier tipo a utilizar por rallye y tipo de vehículo será el siguiente:

4RM	2RM
10	8

Excepcionalmente, en los rallyes de dos etapas y cuando las condiciones meteorológicas sean cambiantes, el Colegio de Comisarios Deportivos, con el visto bueno del Director de Carrera, podrá autorizar el uso de dos (2) neumáticos adicionales.

CATEGORÍA	VEHÍCULOS A LOS QUE SE MARCA NEUMÁTICOS PARA LA LIMITACIÓN
1	Todos
2	R3, R3T, Rally4/R2

Los vehículos de los demás grupos no están sujetos a la limitación, pero si al marcaje de neumáticos, salvo indicación contraria en los reglamentos específicos de vehículos de Copas Monomarca.

22) RECONOCIMIENTOS

22.1. Generalidades

22.1.1 Los Equipos podrán reconocer los tramos cronometrados programados por cada organizador de acuerdocon el horario establecido en el anexo 7. La prohibición de reconocer fuera de esa fecha incluye la participación en competiciones de cualquier tipo cuyo itinerario sea el mismo (total o parcialmente) que el anunciado para una competición del S-CER, excepto autorización expresa de la RFEDA.

22.1.2 Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por:

a) Los equipos inscritos en el rallye. Solo la RFEDA –en caso de fuerza mayor y a su exclusivo criterio- podrá autorizar el cambio de uno de ellos. Asimismo, la RFEDA podrá autorizar la presencia de una tercera persona en el caso de que el piloto sea menor de edad, que deberá estar en posesión de la correspondiente licencia deportiva.

b) Los equipos inscritos expresamente a los reconocimientos. En este supuesto, los equipos deberán realizarlos reconocimientos en las mismas condiciones de los participantes en el rallye (incluido el importe de los derechos de inscripción al rallye).

Los oficiales podrán solicitar -en cualquier momento de los reconocimientos- el DNI o documento similar, para verificar la identidad de las personas que realizan los mismos.

22.1.3 No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados.

22.1.4 Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye. Durante los reconocimientos, ningún miembro del equipo, a excepción de piloto y copiloto, podrá circular por los tramos cronometrados, excepto lo establecido en el artículo 2.12 del presente reglamento.

22.1.5 Además de lo dispuesto en el artículo 19, los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

22.1.6 El organizador entregará a cada equipo 1 número en un tamaño de 7,5 cm. de ancho x 15cm. de alto en color naranja fluorescente que deberán colocar en la parte superior derecha del parabrisas delantero.

22.1.7 En el reglamento particular de la competición figurará el lugar y la hora de entrega del número de reconocimiento, Road-Book, mapas y GPS oficial.

22.1.8 El organizador señalizará claramente los puntos de salida, llegada y control stop de los tramos cronometrados, así como poner los carteles normalizados en los puntos radio y su correspondiente número que figuren en el road-book y flechas de indicación de dirección en los cruces.

22.2. **Rallyes de Asfalto**

22.2.1 Los equipos podrán dar un máximo de tres (3) pasadas a cada tramo dentro del horario establecido, a una velocidad no superior a 80 Km/hora, excepto en las zonas en que las Autoridades o el Organizador hayan fijado una velocidad máxima inferior.

El organizador podrá solicitar a la RFEDA —antes de la presentación del reglamento particular de la competición— la autorización del plan de reconocimientos que haya programado.

En los tramos espectáculo y/o urbanos, el número de pasadas de reconocimiento se limita a 1 y la velocidad a 50 km/hora, excepto en las zonas que las Autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.

22.2.2 Queda autorizado el uso de notas de años anteriores dentro del S-CER, excepto si el tramo cronometrado es nuevo, en cuyo caso en la primera pasada no podrá tener ninguna nota del mismo. La penalización será la establecida para equipos que hayan realizado reconocimiento en días no autorizados.

Además, se considerará tramo cronometrado nuevo, aquel que no se haya realizado en los últimos tres años, así como el que tenga más del cincuenta por cien del recorrido inédito. No obstante, en el caso de no llegar a ese porcentaje, no se podrá tener ninguna nota de ese porcentaje.

22.3. **Rallyes de Tierra**

22.3.1 Los equipos deberán reconocer los tramos cronometrados programados por cada organizador de acuerdo con el horario establecido en el reglamento particular. Estos horarios se podrán establecer por grupos y tramos, al objeto de evitar coincidir todos los equipos en el mismo tramo.

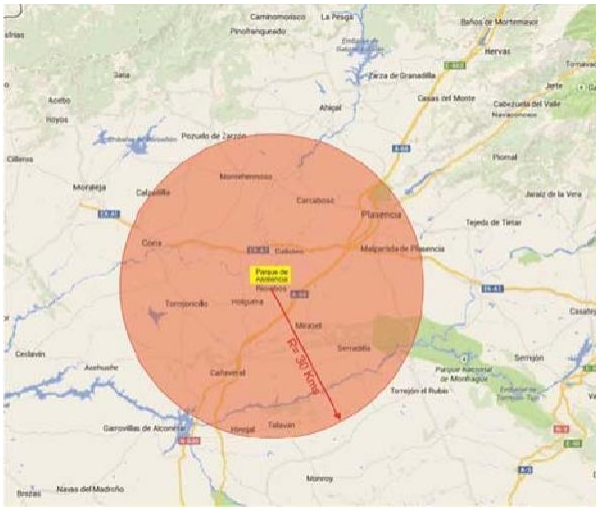
El incumplimiento del horario del reconocimiento de cada tramo por parte de los equipos participantes conllevará a criterio de Comisarios Deportivos desde la advertencia verbal (en casos leves) hasta la penalización en tiempo (en casos graves). La reiteración de la advertencia verbal se considerará como grave.

Los equipos podrán dar un máximo de tres pasadas de reconocimientos, a una velocidad no superior a 60 Km/hora, excepto en las zonas en que las Autoridades o el Organizador hayan fijado una velocidad máxima inferior.

El organizador deberá poner a disposición de los equipos un video de los tramos cronometrados ~~el domingo de la semana anterior~~ **15 días antes** al rallye entre las 18:00 y las 20:00 horas. **Estos vídeos se enviarán con contraseña para evitar en lo posible la difusión pública.**

22.3.2 No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados, ni hacerlo de manera distinta a la establecida en el Road-Book.

22.3.3 El organizador deberá publicar junto con el reglamento particular de la prueba, un mapa con un círculo con el radio en Kms, donde ningún miembro de un equipo participante podrá circular -sin permiso previo expedido por el organizador antes de las jornadas de reconocimientos oficiales. Cualquier miembro de un equipo que se encuentre circulando -antes de los reconocimientos oficiales- dentro de este radio publicado será sancionado por los Comisarios Deportivos, según anexo 1 al presente reglamento deportivo.



Queda autorizado el uso de notas de años anteriores dentro del S-CER, excepto si el tramo cronometrado es nuevo, en cuyo caso en la primera pasada no podrá tener ninguna nota del mismo. La penalización será la establecida para equipos que hayan realizado reconocimiento en días no autorizados. Además, se considerará tramo cronometrado nuevo, aquel que no se haya realizado en los últimos tres años, así como el que tenga más del cincuenta por cien del recorrido inédito. No obstante, en el caso de no llegar a ese porcentaje, no se podrá tener ninguna nota de ese porcentaje.

22.4. **Limitación de los vehículos de reconocimiento**

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

22.4.1 Vehículos de estricta serie.

22.4.2 El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos, excepto que sean vehículos de *rent a car*, o vehículos de sustitución de un concesionario local.

22.4.3 Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición y los de clavos.

22.4.4 En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.

22.4.5 En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.

22.4.6 Los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocado en la parte superior de la luneta delantera del vehículo, el número de reconocimiento facilitado por el organizador.

22.4.7 Una vez finalizado los reconocimientos, las identificaciones colocadas en los vehículos servirán como placa de asistencia.

22.5. **Control y sanciones**

22.5.1 Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del reglamento particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Con independencia del control de los reconocimientos mediante el sistema GPS, se podrán efectuar controles aleatorios en cualquier parte del tramo cronometrado por cualquier oficial de la prueba.

Los oficiales nombrados específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa deberán realizar una reunión previa a la competición para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno debiendo informar a la Dirección Deportiva de la RFEDA.

22.5.2 Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 19 del presente reglamento deportivo y Anexo 1 penalizaciones, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la RFEDA por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

22.5.3 Los excesos de velocidad detectados por el sistema GPS serán sancionados.

22.5.4 Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el anexo 1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al CAD por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

Las penalizaciones previstas, para las dos primeras infracciones, en el citado anexo 1 –Resumen de penalizaciones-, se aplicarán en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado.

22.5.5 El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

22.5.6 El equipo o cualquier miembro de este, que reciba la orden de parar en un control de reconocimientos debidamente señalizado, deberá parar y seguir las instrucciones del oficial encargado de dicho control.

23) PRUEBA DE CALIFICACIÓN Y SHAKEDOWN

23.1. Normas comunes para la prueba de calificación y el shakedown

23.1.1 En las pruebas del S-CER se organizará un shakedown y en el mismo recorrido, se llevará a cabo el tramo cronometrado de calificación para los pilotos inscritos con vehículos de categoría 1 en el rallye.

23.1.2 Este recorrido deberá:

- Tener un plan de seguridad específico que deberá cumplir la normativa establecida para los tramos cronometrados.
- Formará parte del programa del rallye.
- Deberá tener una longitud comprendida entre 2,5 y 5 km y tener unas características (estado del piso, tipo del trazado, etc.) similares a los tramos cronometrados del rally.
- Se recomienda que la zona de asistencia sea la misma que la que va a ser utilizada durante el rallye. En caso de no ser posible, se deberá prever un lugar suficientemente amplio para ubicar a todos los equipos que participen.
- El Shakedown deberá estar montado con una antelación mínima de 60 minutos a la hora prevista del comienzo del mismo.
- En el C.H. previo a la salida de este, deberá estar claramente visible un reloj con la hora oficial del rallye.

23.1.3 En el transcurso de este, los ocupantes del vehículo deberán ir con el equipo de seguridad que se exige en los tramos cronometrados y que se detalla en el artículo 35.2 de este Reglamento y Anexo 2 de las PCCCTCE.

23.1.4 Para poder participar en estas pruebas, los equipos deberán haber completado satisfactoriamente la verificación previa al rally (ver art. 24 de este Reglamento).

23.1.5 Únicamente la tripulación y vehículo inscrito en el rally pueden tomar parte en estas pruebas.

23.1.6 Excepcionalmente -menos en el T.C. de Calificación- y a exclusivo criterio del Director de Carrera o del oficial designado a tal efecto y previa petición escrita del concursante, se podrá autorizar un copiloto distinto al inscrito en el rally. Esta persona deberá estar obligatoriamente en posesión de la licencia **correspondiente** y cumplir las condiciones establecidas en esta Reglamentación.

23.1.7 Los oficiales podrán solicitar –en cualquier momento- el DNI o documento similar, para poder identificar la identidad de los ocupantes del vehículo.

23.1.8 Dado que tanto el T.C. de calificación como el shakedown forman parte del rallye, se entenderá que, en todo momento, los concursantes y tripulaciones que tomen parte en el mismo están sometidos a la reglamentación deportiva general, técnica y disciplinaria, y a estas normas específicas. En consecuencia, el Director de Carrera u oficial responsable designado al efecto, informará del desarrollo de estas pruebas y de las posibles infracciones a los Comisarios Deportivos.

23.2. Shakedown

23.2.1 Únicamente podrán participar los equipos inscritos en la prueba dentro del S-CER. Tendrá una duración de dos horas. En el caso de existir un Shakedown de otra competición, deberá realizarse a continuación del TCC.

23.2.2 El importe de los derechos de inscripción será de un máximo de 200 euros aceptando la publicidad obligatoria del Organizador y de 400 euros si no es aceptada.

23.2.3 Dentro del horario establecido por el Organizador los primeros 45 minutos están reservados a los vehículos de categoría 1.

23.2.4 Máximo 30 minutos después de la finalización del tiempo reservado a los vehículos de categoría 1 (45 minutos), se realizará el Tramo de calificación. Una vez finalizado podrán tomar la salida todos los equipos. En las pruebas de tierra el número máximo de pasadas queda limitada a 6 para los pilotos NO prioritarios y 8 para los prioritarios.

23.2.5 El orden de salida será libre, respetando entre vehículos un tiempo mínimo de 30 segundos.

23.2.6 En caso de avería o inmovilización dentro del recorrido, el Organizador tratará –a su exclusivo criterio- de recuperar el vehículo a la mayor brevedad posible, pero siempre dentro del respeto al resto de equipos participantes.

23.2.7 Durante el desarrollo del Shakedown no hay limitación de neumáticos (ni en número ni en tipo).

23.2.8 La toma de tiempos en el Shakedown queda a exclusivo criterio del Organizador.

23.2.9 El coche "0" actuará cada 30 minutos para evitar posibles movimientos del público.

23.2.10 El único lugar para realizar asistencia será el Parque de Asistencia de la prueba, o en el Parque remoto si está previsto.

23.3. Tramo Cronometrado de Calificación (TCC)

23.3.1 El TCC está reservado a los vehículos de categoría 1 que están obligados a participar en la misma. Su clasificación servirá para establecer el orden en el que los pilotos escogerán su puesto de salida al rallye.

Su clasificación servirá para establecer el orden en el que los pilotos escogerán su puesto de salida al rallye.

23.3.2 La tripulación que se haya retirado por avería en la prueba de Calificación o en el sector siguiente al T.C. de Calificación, deberá participar en la Ceremonia de salida, incluso sin vehículo.

23.3.3 Los neumáticos usados en la prueba de Calificación deberán cumplir con toda la normativa del artículo 21.

23.3.4 El carnet de ruta para los pilotos participantes en el TCC, se les entregará antes de tomar la salida en su primer paso por el Shakedown. El lugar exacto vendrá claramente especificado en el reglamento particular de la prueba.

23.4. Desarrollo del TCC

23.4.1 Los pilotos autorizados a tomar parte en el T.C. de Calificación, tomarán la salida en el orden de su clasificación en el Super-Campeonato de Pilotos, con un intervalo de 2 minutos, salvo decisión de los Comisarios Deportivos, que podrá depender del número de vehículos admitidos.

23.4.2 En la primera prueba puntuable de la temporada el orden de salida será establecido por los Comisarios Deportivos.

En el resto de las pruebas el orden de salida se establecerá en base a la clasificación del S-CER, decidiendo los Comisarios Deportivo el orden de aquellos pilotos que no figuren en la misma.

23.4.3 Una lista de participantes con el orden y hora de presentación al C.H. previo al TCC, será publicada a la hora indicada en el Reglamento Particular del Rallye.

23.4.4 A los participantes que no se presenten en la hora fijada en el carnet de ruta en este C.H. previo, se considerará que no han realizado el TCC.

23.4.5 El cronometraje se realizará a la milésima de segundo. En caso de empate, los competidoresserán clasificados según el orden de salida a este TCC.

23.4.6 En el control horario previo al TCC, será de aplicación el procedimiento de control del artículo 32.6.

23.4.7 En la salida al TCC, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 32.7.

23.4.8 Al finalizar el TCC, si hubiera medios disponibles, el organizador trasladará los vehículos averiados en el TCC o en el sector de enlace siguiente al parque cerrado.

23.4.9 Todo equipo que no participe o no complete el TCC, será colocado en la lista de elección del lugar de salida a continuación de los competidores que hayan completado el TCC. Si hay varios equipos en esta condición, serán colocados según su orden en la lista de salida del TCC.

23.4.10 Una vez finalizado el TCC, los vehículos deben ser conducidos, inmediata y directamente al parque cerrado que haya previsto el Organizador y permanecerán en el mismo hasta que sea autorizada su

salida por los Comisarios Deportivos.

Está prohibida toda asistencia a los vehículos desde que finalizan el TCC, hasta su llegada al parque cerrado. Las infracciones a este apartado serán objeto de penalización por los Comisarios Deportivos.

23.4.11 Atribución de las posiciones de salida al rallye

A. Los Pilotos autorizados a tomar parte en el TCC elegirán su posición de salida al rallye en función del resultado del TCC entre los autorizados a tomar parte en el mismo. En caso de existir más participantes, los pilotos prioritarios deberán elegir en cualquier caso entre las 15 primeras posiciones.

B. El piloto más rápido elegirá en primer lugar su posición, después el segundo, tercero, etc. A continuación, elegirán los pilotos indicados en el anterior apartado 23.4.9.

C. El lugar y la hora para este proceso de elección deberá figurar en el Reglamento Particular del rallye.

D. Si un piloto no llega a la hora para elegir su posición, automáticamente pasará a ser el último en elegir.

24) VERIFICACIONES

24.1 Además de lo establecido en el artículo 18 de las PCCCTCE y lo dispuesto en el anexo 7, serán de aplicación los artículos que se citan a continuación.

24.2 El horario y la ubicación de las verificaciones se indicará en el reglamento particular del rallye.

24.3 En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causas de fuerza mayor, debidamente justificadas por el concursante) el equipo infractor será penalizado.

24.4 El equipo que en las verificaciones técnicas no lleve toda la documentación obligatoria (ver Anexo correspondiente) será penalizado.

24.5 La verificación del equipo de seguridad de los pilotos será realizada de acuerdo con lo establecido en el artículo 29.2.

24.6 Pesaje de los vehículos

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del rallye) de los vehículos en las condiciones de carrera, realizando esta operación en el menor tiempo posible. El director de carrera será informado puntualmente de las ubicaciones de estos pesajes para tenerlo en cuenta ante posibles incidencias en el transcurso de la prueba**.**

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 (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).
- El pesaje se podrá realizar:
  a) Vehículo con tripulación a bordo.
  b) Vehículo sin tripulación a bordo.
- Los pesajes itinerantes se realizarán con tripulación a bordo.
- Los oficiales correspondientes podrán, a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin tripulación a bordo.
- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y delos oficiales encargados del mismo.
- En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retiradaantes del pesaje.

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la competición, se pondrá a disposición de los interesados en la zona de asistencia (durante el tiempo programado para las verificaciones técnicas) la báscula oficial de la RFEDA.

24.7 Marcas de identificación

Corresponde al equipo —en caso de que fueran colocadas marcas de identificación— cuidar bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rallye las mismas.

Asimismo, es responsabilidad del equipo verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

24.8 Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevará consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otra tripulación o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción; todo ello sin perjuicio de otras sanciones complementarias que pudieran solicitarse al CAD.

24.9 Limitación de elementos mecánicos

Excepto en los rallyes puntuables para un Campeonato o Trofeo FIA que será de aplicación la normativa establecida en dichos Certámenes FIA, será de aplicación:

a) Para todos los vehículos prioritarios (excepto que participen en un certamen monomarca):

Sólo se podrán utilizar, por vehículo y rallye (incluso si el equipo se acoge a los establecido en el artículo 29.3), un motor, dos cajas de cambios y cadena cinemática de diferenciales, si las hubiera.

b) Para todos los vehículos turboalimentados que instalen brida de admisión:

Sólo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.

Todos los elementos citados en los apartados a) y b) anteriores serán precintados.

Opcionalmente, serán precintados a los vehículos de los pilotos no prioritarios que al efecto determine la RFEDA o el Delegado Técnico.

Los precintos serán fijados de forma que permita a los concursantes sustituir el embrague y loseventuales accesorios.

El precintaje deberá realizarse de acuerdo con el horario que figure en el reglamento particular de la competición. La RFEDA podrá autorizar el precintaje en un taller próximo a la verificación.

24.10 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 ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).

Como norma general, la verificación de oficio se realizará a los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o a los primeros clasificados de cada categoría.

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

25) BRIEFING

La asistencia al briefing (si es convocado por el organizador) será obligatoria para -al menos- uno de los miembros del equipo (concursante, piloto o copiloto). Esta convocatoria será a través de una plataforma de comunicación digital. En caso de ser documento escrito su distribución será mediante correo electrónico u otro sistema telemático.

El Briefing está fuertemente recomendado para informar a todos los participantes de los últimos pormenores de la prueba y en el caso de realizarse ser programara justo antes de la rueda de prensa del rallye.

26) RUEDA DE PRENSA PRE-RALLYE

VER MANUAL DE OPERACIONES

27) CEREMONIA DE SALIDA

VER MANUAL DE OPERACIONES

28) PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR UN TRAMO ESPECTÁCULO EL VIERNES

Las condiciones generales de organización de este vienen detalladas en el anexo 7.

28.1 A los vehículos que habiendo tomado la salida al tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por el motivo que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo 90 segundos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado.

Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo finalizado el tramo espectáculo, hayan realizado un tiempo superior al tiempo de referencia anterior.

28.2 Los vehículos que por causa de un incidente no puedan realizar el tramo espectáculo, deberán comunicarlo al Director de Carrera y obtener la autorización de los Comisarios Deportivos de la competición. A estos vehículos se les otorgará un tiempo del tramo espectáculo que se obtendrá añadiendo tres minutos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado.

28.3 Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo tomado la salida delrallye, no puedan llegar –por la razón que sea- a la salida del tramo espectáculo.

Una vez finalizado el tramo espectáculo, los pilotos podrán optar por llevar sus vehículos a una zona de aparcamiento nocturna –vigilada por el Organizador- antes de las 23,00 horas o presentarse en el C.H. de salida de acuerdo con lo que se indica en el artículo 29.2. de este reglamento deportivo.

29) SALIDA

29.1 Orden de salida

El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el artículo 8 del anexo 7.

29.2 Procedimiento de salida

29.2.1 Antes de la salida los Comisarios Técnicos podrán realizar controles de vestimenta ignifuga, casco y Hans. Presentarse con retraso a esta convocatoria y/o negarse a realizar el control señalado anteriormente entrañará una penalización.

29.2.2 La tripulación deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

29.2.3 El C.H. de salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye.

29.2.4 Todo retraso imputable a la tripulación en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado), será penalizado.

29.2.5 Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real desalida será anotada en el Carnet de control.

29.2.6 A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en el apartado 29.2.8.

29.2.7 El orden de salida de los certámenes monomarca se realizará de acuerdo con las prestaciones de los vehículos de estas, pudiendo la RFEDA hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca.

Deberá dejarse un intervalo de 2 minutos entre el primero y el último de la monomarca con los vehículos anterior y posterior a los mismos.

Los certámenes monomarca autorizados por la RFEDA a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, con un intervalo de 2 minutos, tomarán la salida después del último vehículo homologado.

El Director de Carrera, en casos excepcionales por causa de la longitud del tramo cronometrado y de las prestaciones de los vehículos anterior o posterior a la Copa Monomarca, podrá ampliar losanteriores intervalos de 2 minutos (recomendándose –por motivos de seguridad- que no sea superiora 4 minutos).

29.2.8 Los pilotos prioritarios tomarán la salida con un intervalo de 2 minutos. Estos deberán tener un indicativo de 2’ en el coche claramente visible para los cronometradores.

29.3 Nueva salida

29.3.1 Rallyes de 1 etapa

a) Los equipos retirados en el transcurso de una SECCIÓN podrán tomar la salida en la siguiente sección tras la parada de mediodía (o la similar) con la condición de comunicar su intención por escrito (modelo en Road- Book), al Director de Carrera a través del Oficial Relaciones con los Concursantes, y con el tiempo suficiente para su aceptación.

b) El equipo deberá solicitar incorporarse al rallye antes de su hora de entrada teórica en el Reagrupamiento de mediodía (o similar), no siendo necesario personarse en dicho control y pudiendo recoger el carnet de ruta donde le indique el Director de Carrera. La incorporación del equipo a la carrera se realizará a la salida de la asistencia.

c) El Director de Carrera reposicionará al equipo en el lugar del orden de salida de la asistencia que crea más conveniente, pero nunca dentro de los 10 primeros clasificados en el momento de su reincorporación. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión o decisiones que haya tomado al respecto.

d) Al equipo que se acoja a la modalidad de Nueva Salida se le aplicará la sanción de 10 minutos añadidos al mejor tiempo de su categoría por cada tramo cronometrado no realizado o no completado, manteniendo la condición de equipo clasificado.

e) A los vehículos inscritos en una Copa de promoción, reconocida por la RFEDA, se tomará como tiempo de referencia el mejor tiempo de los realizados por un participante en la misma.

f) Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una Sección y la llegada al Reagrupamiento de mediodía, la sanción de 10 minutos se añadirá al tiempo real realizado en el citado último Tramo Cronometrado.

29.3.2 Rallyes de dos etapas

Los equipos retirados durante el transcurso de la 1ª etapa podrán tomar la salida en la 2ª, de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Los equipos retirados en el transcurso de la primera etapa podrán tomar la salida en la siguienteetapa tras la condición de comunicar su intención por escrito (modelo en Road-Book), al Director de Carrera a través del Oficial Relaciones con los Concursantes. Dispondrán de hasta 15 minutos antes de la publicación de la lista de salida de la segunda etapa.

b) Los Comisarios Deportivos los incluirán en la lista de autorizados a tomar la salida en la 2ª etapa en el lugar que, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo.

c) El equipo al completo deberá presentarse en el Parque cerrado nocturno de final de la 1ª etapa,45 minutos antes de su hora teórica de salida a la 2ª etapa, al objeto de que sean verificados de nuevo por los Comisarios Técnicos.

d) Los equipos que se acojan a esta normativa, se les aplicarán las mismas penalizaciones que se prevén en el art. 29.3.1.

30) PROCEDIMIENTO PARA LOS RALLYES CELEBRADOS EN DOS DÍAS

30.1 El rallye se celebrará en dos etapas. Las condiciones generales de organización de estas vienen detalladasen el anexo 7.

30.2 Los dos controles de salida de las dos etapas están sometidos a la normativa y penalizaciones previstas en el artículo 29.2 (Procedimiento de Salida) de este reglamento. Los artículos 29.2.1. y 29.2.8. solo son de aplicación para la salida de la 1ª etapa.

30.3 La salida de la 2ª etapa de los rallyes de asfalto será dada de acuerdo con la clasificación oficiosa de la 1ª etapa (ver artículo 1.5 del anexo 7). En los rallyes de tierra, serán invertidos los 10 primeros clasificados.

31) ASISTENCIA

31.1 Generalidades

31.1.1. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia, incluido el Shakedown y el TCC.

31.1.2. Sin embargo, la tripulación, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

El Organizador nombrará -al menos- 2 oficiales para controlar las asistencias no permitidas durante la celebración de la prueba.

31.1.3. Toda infracción concerniente a la asistencia o definida como “asistencia prohibida” comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el CAD.

31.2 Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia

31.2.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantestengan capacidad para realizar asistencia al vehículo. Cuando algún vehículo del equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de competición, siguiendo el recorrido especificado en el Road-Book, no se podrá detener junto al vehículo de competición, debiendo de haber SIEMPRE una distancia mínima de

1 kilómetro entre ellos.

31.2.2. Está prohibida la presencia de personal del equipo en el itinerario del rallye, salvo lo dispuesto en el siguiente apartado.

31.2.3. La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento. Así mismo, está autorizado la presencia de los miembros del equipo en la zona de celebración ubicada tras el control stop del último tramo cronometrado del rallye.

31.2.4. Excepto en el último tramo cronometrado televisado del rallye, queda autorizado la toma de temperatura de los neumáticos de los vehículos en control stop por parte de los propios técnicos de los fabricantes de los mismos. Única y exclusivamente podrán realizar la operación de toma de temperatura y de su propia marca de neumático.

31.3 Parques de Asistencia

31.3.1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figuran en el artículo 9 del anexo 7.

31.3.2. En el interior de los P.A. los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h.

31.3.3. 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 y señalizado.

31.3.4. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio P.A.

31.3.5. Cada equipo dispondrá de una lona para el suelo que cubra la zona donde se realiza la asistencia al vehículo de competición.

31.3.6. Los equipos serán los responsables de la presencia de público dentro de su zona asignada del Parquede Asistencias, dado que es una zona donde no puede estar público.

31.4 Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia (P.A.)

31.4.1. Sólo dos vehículos de asistencia (más el vehículo de reconocimientos), 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) entregadaspor el organizador y colocadas en sitio visible.

31.4.2. Las Marcas que tengan convocada una Copa Monomarca en rallyes (con reglamento aprobado por la RFEDA) tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos para actuar en los P.A. y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.

31.4.3. Además de los vehículos de asistencia, un vehículo de Dirección del equipo, debidamente identificado, está autorizado a estacionar en el interior del P.A. Asimismo un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca será autorizado a estacionar en el interior del P.A.

31.4.4. El organizador deberá prever un lugar, al lado del P.A., para estacionar los vehículos del personal de una Marca que cumpla lo establecido en la DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE. Las Marcas deberán enviar previamente un escrito al organizador comunicándole la matrícula de los vehículos y el cargo y/o cometido de la persona que lo conduce.

31.4.5. Las dos placas de asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

31.4.6. Asimismo, deberá entregarse a todas las marcas inscritas oficialmente en el S-CER un pase de máxima prioridad para el rallye y que será de uso personal exclusivo para el Director de Competición de esta.

31.4.7. La acreditación de tipo M emitida por la RFEDA dará derecho a la entrada al Parque de Asistencia con vehículo.

31.5 FLEXI-ASISTENCIA

En los rallyes celebrados en dos etapas, el organizador PODRÁ programar al final de la 1ª etapa una asistencia de 45´con la posibilidad de que los equipos puedan optar a la flexi-asistencia. En el caso de programarse, deberá realizarse de acuerdo con la siguiente normativa:

31.5.1. Antes de la misma se programará una zona técnica, en régimen de parque cerrado, de 10 minutosparaque los Comisarios Técnicos puedan realizar las comprobaciones que consideren oportunas. Esta zona técnica tendrá un CH de entrada ZT y un CH de salida ZT/CH entrada Parque Flexi.

31.5.2. Una vez cumplimentado el CH salida ZT/CH Entrada Flexi, los equipos podrán elegir entre:

31.5.2.1. <u>Entrar directamente a la zona de asistencia y realizar la misma.</u>

a) Una vez realizada la asistencia CH Salida ZA, se dirigirán directamente al CH entrada al parque cerrado.

b) El tiempo de 45´de asistencia, será el comprendido entre el CH de salida de la zona técnica yel CH de entrada al parque cerrado. El adelanto en este control de entrada al parque cerrado no será penalizado.

c) Desde la asistencia al parque cerrado, el vehículo podrá ser trasladado por un representanteautorizado del concursante, respetando todas las formalidades de presentación del carnet de control y de las penalizaciones en que se puedan incurrir.

31.5.2.2. <u>Entrar en el parque cerrado y realizar posteriormente la flexi-asistencia</u>

a) Cuando el equipo lo considere oportuno, retirará el vehículo del parque cerrado y cumplimentará el CH de entrada/salida del mismo, para dirigirse a realizar la asistencia de45´.

b) El tiempo de 45´ de asistencia, será el comprendido entre el CH Salida Parque Flexi/CH Entrada ZA y el CH Salida ZA. El adelanto en la entrada al parque cerrado después de la flexi- asistencia, no será penalizado.

c) Desde la asistencia hasta el parque cerrado el vehículo podrá ser trasladado por un representante autorizado del concursante, respetando todas las formalidades de presentacióndel carnet de control y de las penalizaciones en que se puedan incurrir.

31.5.3. La ventana de tiempo en que la operación de flexi-asistencia será a criterio del Organizador y deberá figurar expresamente en el Itinerario-Horario de la prueba.

31.5.4. Cualquier modificación a esta normativa deberá figurar en el Reglamento Particular del rallyey ser aprobada –previamente- por la RFEDA.

32) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

32.1 Disposiciones generales

32.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de Reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el anexo 2.

32.1.2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m 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 m. más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

32.1.3. Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la zona de Control.

32.1.4. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto.

32.1.5. La duración de la parada en cualquier zona de control no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

32.1.6. Está prohibido circular marcha atrás en una zona de control.

32.1.7. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

32.1.8. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

32.1.9. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.

32.1.10. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la descalificación.

32.1.11. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

32.2 Señalización de los controles

32.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el anexo 2.

32.2.2. Todos los Controles (Controles Horarios, de Paso, Salida y Llegada de tramos cronometrados y stop)

estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del anexo 2.

32.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de paneles en la forma indicada en el anexo 2.

NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá realizarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.

32.3 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.

32.4 Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el anexo 2. 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.

El Organizador que tenga previsto realizar un Control de Paso, podrá organizar un control de firmas. Sera obligatorio seguir las instrucciones de los oficiales previstos. Asimismo, el tiempo del Sector deberá ser aumentado en 3 minutos. Estos controles se denominarán Media Control Point.

32.5 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.

32.6 Procedimiento de control

32.6.1. 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.

32.6.2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe a la tripulación detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

32.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros de la tripulación, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control excepto en el caso del art. 31.5.2.1.C.

32.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro de la tripulación presenta el Carnet de control al comisario en funciones.

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

32.6.6. 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.

32.6.7. 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 en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

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

Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su Carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59".

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

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

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

32.6.12. Por último, cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes 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.

32.7 Hora de salida de los controles

32.7.1. 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.

32.7.2. 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 dispuestosde la siguiente forma:

1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).

2) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).

3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).

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

b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el Carnet de control, por una parte, la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.

c) Después de haber pasado el C.H., 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.

32.8 Controles de Reagrupamiento

32.8.1. Varias zonas de Reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

32.8.2. Estas zonas de Reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del Reagrupamiento y no la duración de este.

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

"A"	Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al Reagrupamiento	08h01'
	Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al Reagrupamiento	10h00'
"B"	Hora de presentación del vehículo nº 1 al Reagrupamiento	08h45'
	Hora de presentación del vehículo nº 120 al Reagrupamiento	11h50'
"C"	Hora de Salida del vehículo nº 1	12h01'
	Hora de salida del vehículo nº 120	13h00'

60 vehículos han abonado durante esta parte del rallye

Las paradas respectivas han sido:

Para el vehículo nº 1: 3h16'

Para el vehículo nº 120: 01h10'

32.8.3. A su llegada a los controles de Reagrupamiento, los equipos entregarán al comisario del puesto su Carnet de control y recibirán el nuevo Carnet de control con la hora prevista de salida del Reagrupamiento. A continuación, deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al Parque Cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un Parque Cerrado de reagrupamiento de duración igual o inferior a 15 minutos.

32.8.4. Después de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

33) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO

33.1 Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las competiciones donde hay más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará laeliminación de carrera del

equipo por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación decarrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

33.2 Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario no serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera. Ejemplos:

— SECTOR DE ENLACE "A"
Salida 12h00' —tiempo ideal 1h00'— hora de presentación
13h10'Penalización por retraso: 10' x 10" = 1'40"
Retraso para registrar para la eliminación de carrera: 10'

— SECTOR DE ENLACE "B"
Salida 13h10' —tiempo ideal 1h30'— hora presentación
14h20'Penalización por adelanto: 20'

— SECTOR DE ENLACE "C"
Salida 14h20' —tiempo ideal 2h00'— hora de presentación
16h30'Penalización por retraso: 10' x 10" = 1'40"
Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

— TOTAL, SECTORES "A" + "B" + "C"
— Penalización total (por retraso y adelanto):

1'40" + 20' + 1'40" = 23'20"

— Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:

10' + 10' = 20'

33.3 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 posible.

33.4 La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

34) OUVREURS (Únicamente Rallyes de Asfalto)

34.1. Los pilotos prioritarios pueden solicitar del organizador de cada prueba la identificación necesaria para que un vehículo realice las funciones de OUVREURS.

Para ello deberán cumplimentar el boletín que les facilite la organización en el que deberán figurar obligatoriamente los datos del conductor y su acompañante que deberán estar en posesión de licencia de conductor el piloto y –al menos- de copiloto.

34.1.1. La figura de los OUVREURS únicamente estará permitida en los Rallyes de Asfalto.

34.2. La organización facilitará a cada equipo OUVREURS un pase prioritario numerado que deberá colocar en el parabrisas y 2 paneles rectangulares de 40 x 40 cm con la palabra "OUVREURS" Nº...., para ser colocados en las puertas delanteras del vehículo.

34.3. Las identificaciones serán nominativas para cada concursante e intransferibles.

34.4. Los derechos de autorización para estos vehículos serán de un máximo de 300 euros por vehículo y rallye. En estos derechos está incluido un seguro igual al de los vehículos de la organización y participantes, por lo que debe estar identificado en la RFEDA el vehículo y sus ocupantes antes de la prueba.

34.5. La entrada de los vehículos OUVREURS en los T.C. se efectuará como máximo 20 minutos después de la hora de cierre de estos al público.

34.6. Los vehículos OUVREURS circularán por el T.C. con la debida precaución, teniendo en cuenta que puede haber tráfico de otros vehículos de la organización y espectadores que se desplacen a pie, teniendo limitada la velocidad máxima a 80 km/h.

34.7. Su velocidad, en consecuencia, de lo anterior, será reducida y deberán circular en todo momento en el sentido de la marcha del rallye y sin abandonar por ningún motivo el itinerario de este.

34.8. Si dentro del T.C. son alcanzador por alguno de los vehículos "0" de la organización y así se lo indica, deberán detenerse inmediatamente, aparcar en sitio seguro y no reanudar su marcha hasta después del paso del vehículo "escoba" que abra de nuevo la circulación.

34.9. En el momento de la retirada del equipo al que pertenezca el OUVREUR, su placa de OUVREURS queda automáticamente anulada y por tanto no está autorizado a seguir circulando por los tramos cronometrados después del cierre de estos.

34.10. Cualquier incumplimiento de esta normativa por parte de los conductores de los vehículos OUVREURS,

entrañará la retirada automática de su identificación, sin perjuicio de otras sanciones que puedan imponerlos Comisarios Deportivos al Equipo y/o concursantes correspondientes.

35) TRAMOS CRONOMETRADOS (T.C.)

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima.

Deberá haber canales de comunicaciones independientes en cada T.C.

35.1. El Director de Carrera establecerá el margen de salida del vehículo "0" en cada tramo cronometrado, en función de la longitud de este.

35.2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc. – Anexo 2 de las PCCCTCE), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes hasta el Control Stop.

El equipo de seguridad deberá estar en todo momento correctamente sujeto. Toda infracción que sea conocida por cualquier medio será penalizada por los Comisarios Deportivos.

35.3. Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado**.**

35.4. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con la tripulación a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro y será considerado abandono.

La célula deberá estar a una distancia de 50 cm. desde la línea de salida (sentido de la marcha del rallye).

35.5. La salida de los tramos cronometrados será dada mediante 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. En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.

35.6. La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el Carnet de control sólo podrá ser retrasada por elcomisario en funciones por causa de fuerza mayor.

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

35.8. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

35.9. El organizador estará obligado a dar tiempos intermedios (al menos uno a mitad –aproximadamente- del recorrido del T.C.).

La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas que accionen un aparato impresor. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

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

35.10. Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos —a propuesta del Director de Carrera—. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

35.11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalizado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su Carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la horaexacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el Carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o Reagrupamientos siguientes.

35.12. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.

35.13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos, segundos y décimas, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.

35.14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia.

35.15. Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa en que se realicen.

35.16. **Finalización de un Tramo Cronometrado**

35.16.1 Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea **DEFINITIVAMENTE interrumpido** antes del pasodel último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación de este que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.

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

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

35.16.4 A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control STOP, y si el Director de Carrera así lo indicase, se les anotará en su Carnet de control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario de fin de sector. En caso de no anotarse una nueva hora en el Control Stop, el tiempo de presentación en el siguiente control resultaría de la suma de la hora de salida al TC (neutralizado) más el tiempo previsto del sector que figura en elcarnet (es decir, igual que si se realizase el tramo sin interrupción).

35.16.5 En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la competición, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 35.16.1.

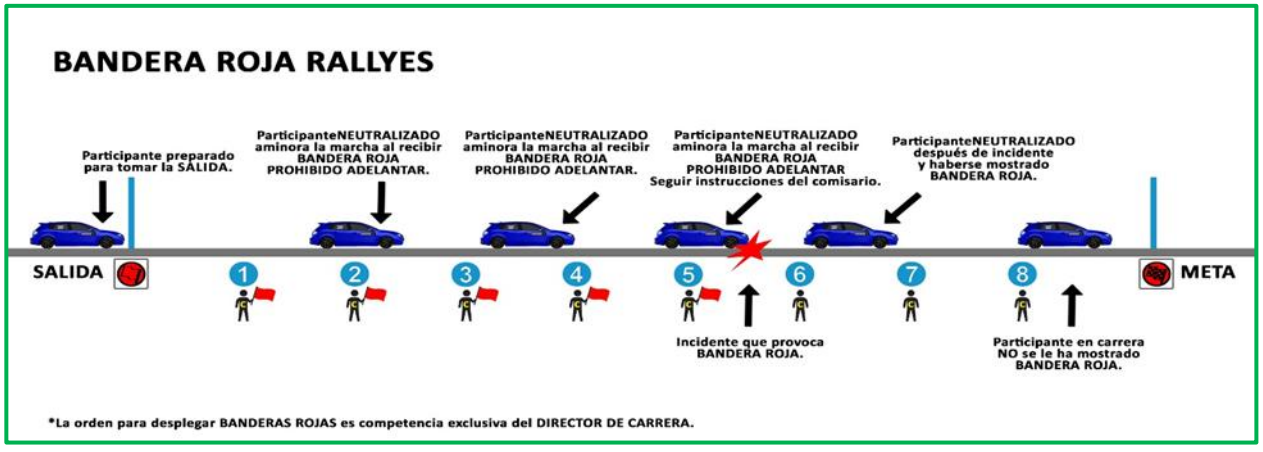
35.16.6 Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado, aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

35.16.7 Lo dispuesto en el apartado 35.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado nose haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas rojas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

35.16.8 Los equipos a los que se muestre bandera roja tanto física como electrónica deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.

La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder de 80 km/h. El Director de Carrera, podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.

No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos. Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al CAD de la RFEDA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado CAD — de un expediente disciplinario.



35.17. **Vehículos de Seguridad**

Los organizadores deberán prever, al menos, los vehículos de seguridad numerados como “000”, “00”,“0”, y escoba.

Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye no podrá actuar como vehículo de

seguridad después de su abandono.

35.18. Plan de Seguridad

El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el anexo 3 del presente reglamento deportivo.

Los organizadores deberán remitir a la RFEDA el Plan de Seguridad de la prueba con la antelación suficiente parasu estudio por el Delegado de Seguridad, y como máximo 30 días antes del inicio de la prueba. En cualquier caso,NO se aprobará el Reglamento Particular de la prueba hasta que la RFEDA tenga el manual de seguridad.

35.19. Seguridad de los participantes

35.19.1 Cada vehículo participante debe llevar dos triángulos rojos reflectante. Se ~~recomienda~~ **recuerda la obligatoriedad de utilizar** dispositivos luminosos homologados por la DGT. En caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberán ser colocados por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes.

35.19.2 En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, se deberá pulsar inmediata y OBLIGATORIAMENTE el botón del OK del dispositivo GPS. La señal OK del Road- Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. En el caso de necesitar asistencia sanitaria, se deberá pulsar el botón SOS del dispositivo GPS y mostrar la cruz o SOS del Road-Book a los siguientes participantes. **El no uso del GPS, y por tanto el incumplimiento de este artículo será sancionado por los Comisarios Deportivos.** En caso de haber tramos cronometrados nocturnos la señal de OK y SOS del Road-Book deberán ser reflectantes.

35.19.3 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).

35.19.4 Se recuerda a los equipos participantes que durante el desarrollo de un tramo cronometrado –a exclusivo criterio del Director de Carrera- se podrán mostrar banderas rojas de acuerdo con el procedimiento indicado en el apartado 3.2.3 del anexo 3 a este reglamento.

35.20. **Chicanes de Seguridad**

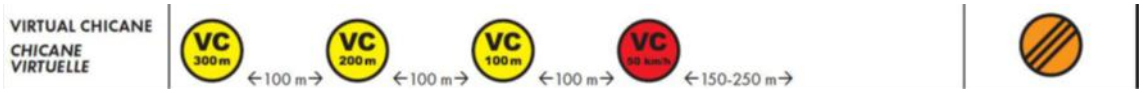
Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes. Las chicanes de seguridad deberán cumplir lo especificado en el artículo 7.5 del Protocolo de Seguridad del anexo 3 del presente reglamento deportivo.

35.20.1 Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al equipo que se salte intencionadamente una chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el anexo 1 del presente reglamento deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicacióndel caso a la RFEDA.

35.20.2 En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo del tramo cronometrado en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los comisario(s) de la chicane.

35.20.3 Chicanes virtuales:

El Organizador tendrá a su disposición las chicanes virtuales que estarán indicadas en el RoadBook y en el Manual de Seguridad y se señalizarán de la siguiente manera:



El sistema GPS mostrará la distancia hasta el inicio. El inicio y el final de la zona de chicane estarán claramente marcados con señales a ambos lados de la carretera.

Dentro de la zona de chicane virtual la velocidad del vehículo debe reducirse hasta un máximo de 60 km/h.

El sistema GPS indicará visualmente que se ha alcanzado una velocidad inferior a 60 km/h y que se puede volver a acelerar.

Cualquier exceso de velocidad en las Chicanes Virtuales será penalizado de la siguiente forma:

- De 1 a 5 km/h: 10 segundos por registro
- De 6 a 10 km/h: 20 segundos por registro
- A partir de 11 km/h: 1 minuto por registro

35.21. **Tramo Cronometrado Plus (TC Plus)**

En cada rally del S-CER, el organizador deberá incluir un TC Plus con el propósito de mejorar la cobertura de televisión e Internet.

Las características de dicho tramo son:

- El TC plus será ~~la primera pasada del~~ el último de los tramos cronometrados y deberá ser diurno~~. En caso de no repetir el último tramo, deberá ser comunicado a la RFEDA que deberá dar su aprobación.~~
- La distancia debe estar comprendida entre 9 y 15 Km para rallyes de asfalto y entre 6 y 15 para rallyes de tierra.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rallye. **Este tramo deberá tener OBLIGATORIAMENTE especial buena cobertura de teléfono y de datos.**
- El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- El cronometraje será a la milésima, para así evitar los empates. Para la clasificación final sólo se tendrá en cuenta la décima.
- Se establecerá una clasificación del TC Plus, donde se incluirán todas las penalizaciones en las que se incurran en el desarrollo de este, (CH de salida, salida falsa, etc.). En esta clasificación se incluirá el control horario de llegada inmediatamente anterior a la salida del tramo TC Plus.
- ~~En el caso que el organizador decida cambiar el orden de salida al mismo, el TC Plus deberá ser el último de una sección y estar precedido de un reagrupamiento, previa aprobación de la RFEDA.~~
- Cualquier particularidad del TC Plus deberán estar reflejada en el Reglamento Particular del rallye.
- Se atribuirán puntos para los equipos inscritos en dicha prueba en el S-CER (es decir, aquellos que han solicitado puntuar en dicha prueba), según el baremo descrito el Art. 6.7.
- ~~En los rallyes celebrados en dos días, si el TC Plus se ha incluido en la 2ª etapa, los equipos que hayan tomado una Nueva Salida de acuerdo con el art. 29.3, podrán optar a los puntos que se otorguen por el resultado de este.~~
- Si el TC Plus se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir el que otorguen o no los puntos.
- Además, el organizador deberá seguir las directrices de la RFEDA así indicadas en el Manual de Operaciones.

36) PARQUE CERRADO

36.1. **Generalidades**

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento. Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

Desde su entrada en un Parque de Salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de estos.

36.1.1 Desde su entrada en una Zona de control hasta la salida de esta.

36.1.2 Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control, se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los medios de a bordo, modifiquen la presión de sus neumáticos.

36.1.3 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.

36.1.4 En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la competición que tengan una misión en el mismo.

36.1.5 Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida.

Para salir de un Parque Cerrado, de Reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer en el interior de este.

36.1.6 Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros de la tripulación 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.

36.1.7 Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, la tripulación deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho Parque Cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

36.2. **Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)**

36.2.1 Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que la seguridad de este pueda verse afectada, podrá ser reparado –previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos- dentro del P.C. y en presencia de un Comisario Técnico. Un miembro del equipo será autorizado a entrar en el P.C. para reparar o sustituir elementos del equipamiento de seguridad FIA homologados (por ejemplo, cinturones de seguridad, extintores...).

36.2.2 Con el previo consentimiento del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos y bajo la supervisión de un Comisario Técnico, un máximo de 3 miembros del equipo puede proceder, si es necesario, al cambio del parabrisas o la luneta trasera.

Si la reparación no se ha finalizado antes de la hora de salida del P.C. programada, al vehículo afectado se le asignará una nueva hora de salida. El retraso respecto a la hora programada será penalizado a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

36.3. **Parque Cerrado al final del rallye**

36.3.1 Los equipos que suban al Pódium, una vez recogidos los Trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.

36.3.2 Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del oficial encargado al efecto, para trasladarse en caravana al taller previsto en el reglamento. Los vehículos podrán ser conducidos por los pilotos o personal de su equipo.

En el caso de que la Ceremonia de entrega de Trofeos coincida con la situación de Parque Cerrado, los vehículos convocados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán a disposición del oficial designado y se trasladarán en caravana hasta el Pódium.

Una vez recogidos los Trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación.

En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de Parque Cerrado, por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.

36.3.3 Los pilotos deberán salir del Parque Cerrado por la zona específicamente habilitada para entrevistas, a la que únicamente podrán acceder los citados pilotos, la prensa y los oficiales debidamente acreditados.

37) CLASIFICACIONES

37.1. **Procedimiento para establecer las clasificaciones**

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo. Se incluirán los vehículos incorporados al Super-Rally, con las penalizaciones de tiempo correspondientes.

37.2. **Publicación de resultados**

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

Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.

Clasificación Provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.

Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

37.2.2 En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo, excepto lo dispuesto en el art. 1.5.g del anexo 7.

37.2.3 Deberá tenerse en cuenta lo establecido en el Anexo 13 de este Reglamento Deportivo.

37.2.4 Publicación de resultados

Clasificación Provisional Tramo de Calificación: clasificación publicada por el Director de Carrera según programa.

Clasificación Final Tramo de Calificación: clasificación publicada por los Comisarios Deportivos según programa.

Clasificación Provisional TC Plus: clasificación publicada por el Director de Carrera del rallye al final del mismo.

Clasificación Final TC plus: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

38) EMPATE EN UN RALLYE

38.1. En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideraciónlos tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

39) RECLAMACIONES

39.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI.

39.2. 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.

39.3. 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 las PCCCTCE.

39.4. 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.

39.5. 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.

40) APELACIONES

Tienen el derecho de apelación según lo indicado en el 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 o tarjeta de crédito.

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

41) ACTAS E INFORME FINAL

a. Actas

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

b. Informe Final

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