Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
29/10/2026	Art. 19.3	01/07/2027
	Art. 31.23.1	
	Art. 31.23.2	

1) CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA (CERT-RALLYCAR)
2) DEFINICIONES
3) 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. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS
10) SEGUROS
11) PUBLICIDAD
12) OFICIALES
13) DOCUMENTOS STANDARD RFEDA
14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN
15) INSCRIPCIONES Y NUMERO DE PARTICIPANTES
16) PILOTOS PRIORITARIOS CERT-RALLYCAR
17) GPS – BANDERA ROJA- AZUL ELECTRÓNICA
18) CIRCULACIÓN
19) COMBUSTIBLE - REPOSTAJE
20) NEUMÁTICOS
21) RECONOCIMIENTOS
22) TRAMO CRONOMETRAD DE CALIFICACIÓN (TCC) Y SHAKEDOWN
23) VERIFICACIONES
24) BRIEFING
25) CEREMONIA DE SALIDA
26) PROCEDIMIENTO PARA EL TRAMO ESPECTÁCULO
27) SALIDA
28) ASISTENCIA
29) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
30) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO
31) TRAMOS CRONOMETRADOS
32) TROFEOS
33) PARQUE CERRADO
34) CLASIFICACIONES
35) EMPATE EN UN RALLYE
36) RECLAMACIONES
37) APELACIONES
38) ACTAS E INFORME FINAL

ANEXOS

1) CUADRO DE PENALIZACIONES
2) SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES
3) LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES DE LA CERT-RALLYCAR.
4) COCHE “0”
5) LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)
6) CARNET DE CONTROL TIPO
7) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES
8) VEHÍCULOS ADMITIDOS EN LA CERT-RALLYCAR
9) HOJA DE INSCRIPCIÓN
10) REGLAMENTO PARTICULAR TIPO
11) GPS – BANDERA ROJA ELECTRÓNICA/AZUL
12) DOCUMENTOS PARTICIPANTES
13) LISTADOS (Ceremonia salida, Autorizados, Orden salida, Clasificaciones, etc.)
14) CRONOMETRAJE

1) CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA (CERT- RALLYCAR)

1.1. La RFEDA organiza el Campeonato de España de Rallyes de Tierra-Rallycar siendo propiedad de la misma.

La abreviatura del el Campeonato de España de Rallyes de tierra Rallycar será **CERT-RALLYCAR** y su uso será obligatorio en todos los documentos, soportes publicitarios, etc.,

Los reglamentos aplicables en el **CERT-RALLYCAR**, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Challenges 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.

En caso de ser puntuable una prueba para el S-CER, será de aplicación la reglamentación de éste.

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 CERT-RALLYCAR de España.

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

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

1.3. Solo la RFEDA puede acordar derogaciones al presente reglamento y en caso de divergencias en la interpretación del mismo, 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 penalización 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 lodos los incidentes importantes del rallye.

1.7. La RFEDA establece las Copas y Trofeos de España de Rallyes de Tierra siguientes:

COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS DE TIERRA 2027	
COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	**VEHÍCULOS ADMITIDOS**
Campeonato de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos	Todos los vehículos admitidos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos 2 Ruedas Motrices	Vehículos 2RM hasta 2000 cc excepto los tracción trasera
Trofeo de España de Rallyes de Tierra de Pilotos y de Copilotos Júnior (menores de 26 años)	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos Silver (mínimo 50 años)	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Históricos	Vehículos Históricos Campeonato de España de Rallyes Históricos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Nacional 3 (N3)	Vehículos de Grupo Nacional 3 (N3)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Nacional 5 (N5)	Vehículos de Grupo Nacional 5 (N5)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Concursantes Colectivos	Todos los vehículos

2) DEFINICIONES

2.1. Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo, excepto lo estipulado en el presente reglamento.

2.2. Asistencia prohibida

El uso o la recepción por parte del equipo, 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 presente reglamento.

También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo o la presencia de un miembro del equipo en el recorrido durante un tramo cronometrado.

2.3. Carnet de control

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

2.4. 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 y numerados.

Los complementos deberán ser siempre publicados en los tablones oficiales.

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 prueba durante el desarrollo de la competición, salvo en los casos de modificaciones del recorrido (Road Book), en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

2.5. Comunicado

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

2.6. Concursante

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

2.7. Decisión

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

2.8. Etapa

Cada una de las partes competitivas del rallye separadas por un reagrupamiento nocturno (parque cerrado).

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.

2.9. Final del rallye

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

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, 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..."

2.10. Inicio del rallye.

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

2.11. Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentran en régimen de Parque Cerrado.

2.12. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la prueba y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

2.13. Reagrupamiento

Parada prevista por un organizador en régimen de parque cerrado, con un control horario 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 reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un reagrupamiento no deberá superar los 40 minutos.

2.14. Reconocimientos

La presencia, de cualquier forma y en cualquier momento, en un tramo cronometrado de un piloto y/o copiloto que tenga la intención de participar en un rally después de la publicación del reglamento particular.

En el reglamento particular de la prueba figurará el programa específico durante el cual los equipos podrán familiarizarse con el recorrido de la prueba.

2.15. Sección

Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

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

2.16. Sector de enlace

Los itinerarios comprendidos entre dos Controles Horarios son denominados “Sectores de Enlace”.

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

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

2.17. Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre caminos cerrados al tráfico.

2.18. Zonas de control

Se considera Zona de Control la zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

2.19. Tripulación

La tripulación está compuesta por 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 miembro del equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

3) COMPETICIONES PUNTUABLES

El número de competiciones puntuables para el CERT-RALLYCAR constará de un máximo de seis (6).

4) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

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

5) RESULTADOS A RETENER

5.1. Para la clasificación final se retendrán todos los resultados de las competiciones celebradas menos uno.

En el caso de que las pruebas celebradas sean menos de seis se retendrán todos los resultados.

5.2. En caso de empate, el vencedor será decidido de acuerdo con las normas establecidas en 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 del Campeonato en los que hayan participado.

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

c. A criterio de la RFEDA.

5.3. El artículo 27.3. de las PCCCTCE no será tenido en cuenta para los equipos que sean descalificados por acumulación de tiempo.

6) PUNTUACIONES

6.1. En cada competición puntuable se establecerá una clasificación general Scratch que comprenderá a todos los participantes y que servirá para confeccionar la puntuación de las Copas y Trofeos del CERT-RALLYCAR.

6.2. Para las Copas y Trofeos del CERT-RALLYCAR 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 (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 el presente año y no serán admitidos los que cumplan 26 ese año.

6.4. Para los Trofeos de España Silver (piloto y copiloto), se establecerá una clasificación de pilotos y de copilotos con una edad mínima de 50 años. Es decir, se admitirán deportistas que cumplan 50 años o más en el presente año y no serán admitidos los que cumplan 49 o menos ese año.

6.5. Para el CERT-RALLYCAR de España de Concursantes Colectivos se establecerá una clasificación Scratch que comprenderá a todos los concursantes con licencia de Concursante de los tipos “EC” y “CC” (en 2027, estas o similares). 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.

6.6. Atribución de puntos para el CERT-RALLYCAR y Trofeos

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

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 de TC, 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 el 50% 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 los puntos

establecidos en el reglamento.

7) ASPIRANTES Y LICENCIAS

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

7.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE- Anexo 10 Licencias), indicadas en el presente artículo y válidas para el año en curso**.**

Asimismo, podrán participar y puntuar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del mail, 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.

7.3. Cuadro de licencias emitidas:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA 2027 (CERT 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 (*Start Permission*) de la ADN de origen.

8) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

Además de las contempladas en otros artículos del presente reglamento, por su importancia se destaca en este artículo 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 impedir que 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 transcurso 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 anexo 7 y en el reglamento particular de la prueba. En caso de rotura del cristal, la multa por falta de los nombres del equipo no será aplicada.

9) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

La normativa de los vehículos admitidos en la CERT-RALLYCAR será la establecida en el anexo 8 al presente reglamento. 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

Sobre los cristales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto y del copiloto en las siguientes condiciones:

a) Caracteres Helvética/Arial blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.

b) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúscula y el resto en minúscula.

c) Los nombres del piloto y del copiloto figurarán arriba en sus respectivos lados del vehículo.

11.2. Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación el anexo nº 7 y el reglamento particular de la prueba.

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 tres (3) miembros. La RFEDA nombrará al Presidente y se reserva el derecho de nombrar al segundo.

b) Si la RFEDA no ejecutase su derecho, el segundo será propuesto por el Organizador correspondiente, debiendo contar con la aceptación de la RFEDA como requisito previo antes de su inclusión en el Reglamento Particular.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) En las deliberaciones para tomar acuerdos únicamente podrán estar presentes los propios comisarios, los comisarios oyentes, que tendrá voz pero no voto, y el secretario del colegio, sin voz ni voto.

g) 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, pudiendo ser esta firma digital.

h) El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFEDA del informe final establecido y digitalizado.

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 de 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 deportivo

La RFEDA podrá nombrar un delegado deportivo en todos los rallyes puntuables para la CERT-RALLYCAR (artículo 12 de las PCCCTCE).

b) Observador

La RFEDA podrá nombrar un observador en todos los rallyes puntuables para la CERT-RALLYCAR (artículo 13 de las

PCCCTCE).

c) Delegado técnico

La RFEDA nombrará un delegado técnico en todos los rallyes puntuables para la CERT-RALLYCAR (artículo 18.5. de las PCCCTCE).

d) Delegado de seguridad

La RFEDA nombrará un delegado de seguridad en todos los rallyes puntuables para la CERT-RALLYCAR (artículo 12 de las PCCCTCE).

e) Delegado de Medioambiente

La RFEDA podrá nombrar un delegado de Medioambiente en todos los rallyes puntuables para la CERT-RALLYCAR (artículo 12 de las PCCCTCE).

12.4. Oficial relaciones con los concursantes.

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

12.5. Oficial responsable de la publicidad.

Se recomienda el nombramiento de un oficial para controlar la publicidad en los vehículos participantes.

12.6. Oficial de Medioambiente

Será de aplicación lo establecido en el artículo 12.5 de las PCCCTCE.

12.7. 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 cierre de carretera (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

Además de lo establecido en el Art. 4 del Anexo 7, será de aplicación la normativa siguiente:

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 Aplicación e interpretación

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 CERT-RALLYCAR.

13.1.2 Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

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

Una vez comenzada la prueba, todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión, de acuerdo con lo establecido en el CDI. Solo los cambios relativos al recorrido (Road Book) podrán ser realizados directamente por el Director de Carrera.

Los complementos aprobados deberán ser colgados en la página web del rallye.

13.2 Itinerario - Libro de ruta (Road Book).

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

13.2.2 Se crearán Controles de Paso Virtuales (CPV) controlados por el sistema de GPS para evitar recortes en los puntos que el Comité Organizador estime oportunos. No pasar por estos puntos entrañara una penalización de 120 segundos.

13.3 Carnet de control.

a) Deberá ser conforme a lo dispuesto en el 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 entregado en el CH de salida del rallye y deberá ser entregado en el CH de llegada de cada sección en donde les será reemplazado por uno nuevo.

d) Cada equipo es el único 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 al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

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 del equipo 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 NÚMEROS DE COMPETICIÓN

14.1 Los organizadores entregarán a cada equipo los elementos que se indican en el anexo nº 7, que deberán ser colocados de la manera especificada en el mismo anexo.

14.2 La ausencia de la placa o número(s) del rallye, será penalizado de acuerdo con lo indicado en el anexo 1 del presente reglamento deportivo.

15) INSCRIPCIONES 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, 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 a la CERT-RALLYCAR.

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 prueba se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el CDI.

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

15.4.1 Participantes asiduos del CERT-RALLYCAR (incluyendo las **series estatales** de carácter estatal aprobadas por la RFEDA).

15.4.2 Orden de recepción de las inscripciones.

15.4.3 A criterio del organizador de la prueba.

15.4.4 Si por necesidades expresas del organizador hubiese que superar los 100 inscritos este solicitará la excepcionalidad 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 a través del e-mail inscripciones@rfeda.es.

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

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

15.8 Se establecen los siguientes derechos máximos de inscripción, aceptando la publicidad propuesta por el organizador:

- Categoria 1 - 750 € más IVA(*).
- Categoria 2 - 600 € más IVA(*).
- Categoria 3 - 550 € más IVA(*).

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.

En caso de no aceptar la publicidad propuesta por el organizador los derechos de inscripción serán doblados.

15.9 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 de la prueba.

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

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

15.11 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.

15.12 Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. El piloto o el copiloto pueden ser reemplazados con el acuerdo de:

a) Los organizadores antes del comienzo de la entrega de documentación.

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

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

16) PILOTOS PRIORITARIOS CERT-RALLYCAR

16.1 Pilotos Prioritarios

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

b) Los cinco primeros clasificados en el S-CER del año anterior y, si lo solicita a la RFEDA antes de su primera participación en una prueba de carácter estatal, el primero del CERA-RECALVI.

c) Los 3 primeros clasificados del Campeonato de España de Rallyes de Tierra Rallycar del año anterior.

d) Los pilotos que son inscritos por una Marca como equipo oficial en una competición del CERT-RALLYCAR.

e) Los pilotos prioritarios del S-CER de la temporada vigente y los han adquirido la prioridad en base al Art. 16.1.e del RD del S-CER.

16.2 Otras Condiciones

a) Si un piloto participa en una serie estatal, perderá su condición de prioritario.

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.

17) GPS – BANDERAS ROJA- AZUL ELECTRÓNICA

17.1 En las competiciones puntuables para el CERT-RALLYCAR, será obligatorio la utilización del sistema GPS y BANDERA ROJA/AZUL ELECTRÓNICA “on board” para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye.

17.2 La normativa establecida para el uso del sistema GPS y Banderas Roja y Azul Electrónica “on board” se podrá consultar en el anexo 11 y deberá ser incluida al final del reglamento particular de la competición. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.

17.3 El equipo que no devuelva el GPS y/o el teléfono vía satélite, o que devolviéndolos lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 euros.

17.4 La no utilización del sistema GPS por parte de un equipo, tras haber sufrido un accidente, rotura mecánica o abandono de la prueba, será motivo de penalización por parte de los Comisarios Deportivos.

17.5 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 con la posibilidad de adelantar, debe presionar el botón azul. En el caso de que el sistema GPS lo permita, la distancia que se tomará como referencia será de 500 metros. En el supuesto de bloqueo que impida el paso se informará a la Dirección de Carrera. Esta maniobra generará informes inmediatos y automáticos.

18) CIRCULACIÓN

18.1 Durante todo el desarrollo del rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

18.2 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.

18.3 Incluso en el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este reglamento, bajo reserva de que:

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

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

18.4 Queda prohibida cualquier tipo de maniobra (calentamiento de ruedas, deslizamientos, derrapes controlados o cambios de dirección) que puedan poner en riesgo a los tripulantes del vehículo o a terceros y que se realicen fuera de los tramos cronometrados o del tramo espectáculo, incluso en recintos privados o ceremonias de salida. Quedará a criterio de los comisarios deportivos la valoración, graduación de la maniobra y la penalización a imponer.

18.5 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.

19) COMBUSTIBLE – REPOSTAJE

19.1 Aspectos generales

19.1.1 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 y no podrán intervenir personas distintas a los tripulantes y los empleados de la estación de servicio.

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

19.1.3 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.

19.2 Procedimiento de repostaje en las Zonas de Repostaje

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

19.2.2 La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.

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

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

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

19.2.6 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).

19.2.7 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.

19.2.8 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.

19.2.9 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.

19.3 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 grupo “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.

20) NEUMÁTICOS

20.1 General

20.1.1 Conformidad

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

20.1.2 Llantas

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

20.1.3 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.

20.1.4 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 una temperatura por debajo de 35° C.

20.1.5 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.

20.1.6 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.

20.1.7 Cambios 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.

20.1.8 Disponibilidad de neumáticos

Todos los neumáticos utilizados en el CERT-RALLYCAR deben estar disponibles comercialmente, para todos los equipos.

20.1.9 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.

20.1.10 Marcas de neumáticos permitidas

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

20.1.11 Neumáticos de certámenes y series estatales

En certámenes y series estatales 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 reglamento deberá estar expresamente aprobado por la RFEDA bajo petición que justifique dicha excepción.

20.1.12 Infracciones a este artículo

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

20.2 Control de los neumáticos

20.2.1 Código 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.

20.2.2 Control durante la prueba

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

20.2.3 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. En el caso de un GT Rallye deba abandonar un neumático, el equipo es responsable de su recuperación lo antes posible (y siempre antes de 24 horas desde el abandono).
- 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.

20.3 Limitación de los neumáticos

20.3.1 General

a) Los participantes pueden utilizar únicamente la cantidad máxima de neumáticos reflejada en este artículo, salvo en pruebas FIA o del S-CER, 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 un determinado Grupo Nacional.

b) 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 o puntuables para el S-CER 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 serán contados para la limitación.

20.3.2 Limitación

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

4RM	2RM
9	6

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 Series Estatales.

21. RECONOCIMIENTOS

21.1. Generalidades

21.1.1. El organizador deberá poner a disposición el martes antes de la prueba, entre las 18:00 y las 20:00 horas, un video de los tramos a los equipos inscritos, el road book en formato digital y un archivo de los track (en formato .KMZ y/o .GPX).

21.1.2. Las tripulaciones deberán reconocer los tramos cronometrados programados por cada organizador de acuerdo con el horario establecido en el reglamento particular. Estos horarios se establecerán 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, siempre que los reconocimientos se realicen en la fecha programada, conllevará, la imposición de una penalización, que se graduará a criterio de Comisarios Deportivos.

21.1.3. Se prohíbe el reconocimiento de los tramos cronometrados en distinta fecha de la programada por el comité organizador. 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 CERT, excepto autorización expresa de la RFEDA.

21.1.4. Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por la tripulación inscrita 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.

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.

21.1.5. El organizador establecerá un máximo de dos pasadas de reconocimientos**,** a una velocidad no superior a 50 Km/hora, excepto en las zonas en que las autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.

21.1.6. Los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes. En caso de infracción a este apartado, se aplicarán las penalizaciones oportunas.

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

21.1.8. 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.

21.1.9. El organizador entregará a cada equipo participante un (1) número en un tamaño de 15 cm de alto de color naranja fluorescente que se colocará en la esquina superior derecho del parabrisas delantero.

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.

21.1.10. La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la prueba está permitida, siempre y cuando se cumpla lo estipulado en las PCCCTCE.

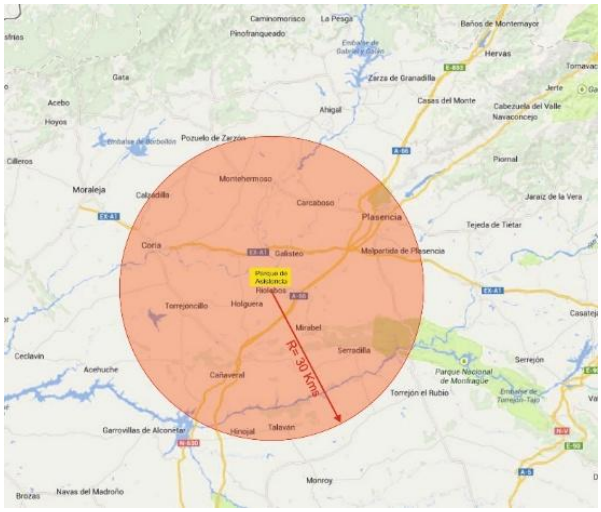
21.1.11. El organizador señalizará obligatoriamente los puntos de salida, llegada y control stop de los tramos cronometrados, deberá señalizar también los puntos radio que figuren en el Road-Book, así como todos los cruces que haya en el recorrido de los tramos cronometrados, indicándolos con flechas de dirección.

Asimismo, situará controles aleatorios (debidamente identificados) a lo largo del recorrido.

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

21.1.13. La normativa de reconocimientos de los tramos cronometrados se aplicará, en su integridad, al reconocimiento de Shakedown, TCC y prueba Super Especial, con las especialidades que se contienen en el cuadro de penalizaciones.

21.1.14. 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 la jornada 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.



21.2. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

21.2.1. Vehículos de estricta serie.

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

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

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

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

21.2.6. Los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocados en la parte superior de las lunetas delantera el número de reconocimiento facilitado por el organizador.

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

21.3. Control y penalizaciones

21.3.1 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 prueba para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.

21.3.2 Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el presente reglamento deportivo y en su anexo 1. En el caso de que la infracción sea de carácter muy grave, además se enviará al Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la RFEDA por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

21.3.3 Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el anexo 1. Además, si la infracción es de carácter muy grave, se enviará informe al Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la RFEDA a los efectos disciplinarios que correspondan.

21.3.4 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, sea o no poseedor de licencia federativa, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

21.3.5 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.

22 TRAMO CRONOMETRADO DE CALIFICACIÓN (TCC) Y SHAKEDOWN

22.1 Normas comunes para la prueba de calificación y el shakedown

- En las pruebas del CERT- RALLYCAR 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.

22.1.1 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, y como máximo a 15 km de la salida.
- 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.

22.1.2 En el trascurso del shakedown y del TCC, las tripulaciones deberán ir con el equipo de seguridad que se exige en los tramos cronometrados y que se detalla en este reglamento y Anexo 2 de las PCCCTCE.

22.1.3 Para poder participar en estas pruebas, los equipos deberán haber completado satisfactoriamente la verificación previa al rallye.

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

22.1.5 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 rallye. Esta persona deberá estar obligatoriamente en posesión de la licencia **correspondiente** y cumplir las condiciones establecidas en la reglamentación vigente.

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

22.1.7 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.

22.1.8 La tripulación que se haya retirado por avería en el shakedown, TCC (antes, durante o posteriormente) deberá participar en la ceremonia de salida, incluso sin vehículo.

22.2 Shakedown

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

22.2.2 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.

22.2.3 Será obligatoria la inscripción de todos los concursantes inscritos en la prueba con vehículos de categoría 1.

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

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

22.2.6 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.

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

22.2.8 La toma de tiempos en el Shakedown queda a exclusivo criterio del organizador.

22.2.9 El coche 0 recorrerá el tramo cada 30 minutos para evitar el movimiento del público.

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

22.3 Tramo Cronometrado de Calificación (TCC)

22.3.1 El TCC está reservado a los vehículos de categoría 1 que están obligados a participar en la misma.

22.3.2 Los pilotos participantes en el TCC deberán elegir su orden de salida a la sección 1 entre las posiciones que ocupaban en la lista de inscritos.

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

22.3.4 Los neumáticos utilizados en el TCC no cuentan para la limitación, pero su tipo debe cumplir lo establecido en la presente normativa.

22.3.5 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.

22.3.6 **Desarrollo del TCC**

22.3.6.1 Los pilotos autorizados a tomar parte en el TCC, tomarán la salida en orden creciente de acuerdo con la lista de inscritos, con un intervalo de 2 minutos. El orden y el intervalo podrá variar por decisión de los Comisarios Deportivos, dependiendo del número de vehículos admitidos.

22.3.6.2 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 CERT-RALLYCAR, decidiendo los Comisarios Deportivo el orden de aquellos pilotos que no figuren en la misma.

22.3.6.3 Se publicará una lista de participantes con el orden y hora de presentación al CH previo al TCC. La hora de publicación será establecida en el reglamento particular de la prueba.

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

22.3.6.5 En el control horario previo al TCC y en su control de salida será de aplicación la misma normativa que para el resto de controles horarios y controles de salida.

22.3.6.6 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.

22.3.6.7 Todo equipo que no participe en el TCC, no lo complete o no se presente a la hora fijada en el carnet de control en el CH previo será colocado en la lista de elección del lugar de salida a continuación de los concursantes que sí hayan completado el TCC. Si hay varios equipos en esta condición, serán colocados según su orden en la lista de salida del TCC.

22.3.6.8 Una vez finalizado el TCC los vehículos deben ser conducidos, inmediata y directamente, al parque cerrado que haya previsto el organizador, permaneciendo en el mismo hasta que sea autorizada su salida por los Comisarios Deportivos.

Está prohibida toda asistencia externa 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.

22.3.7 Selección de las posiciones de salida al rallye

22.3.7.1 Los pilotos autorizados a tomar parte en el TCC elegirán su posición de salida al rallye en función del resultado del TCC, del primer clasificado al último. **En caso de existir mas participantes, los pilotos prioritarios deberán elegir en cualquier caso entre las 15 primeras posiciones.**

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

22.3.7.3 Si un piloto no llega a la hora para elegir su posición pasará ser el último en elegir. Si son más de uno en esa situación, elegirán los últimos de acuerdo con su posición en la clasificación del TCC.

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

23 VERIFICACIONES

Además de lo establecido en las PCCCTCE y en el anexo nº 7, serán de aplicación los siguientes artículos:

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

23.2 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.

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

La verificación del equipo de seguridad de los pilotos será realizada de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente.

23.4 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:

- Vehículo con tripulación a bordo.
- Vehículo sin tripulación a bordo.

- Los pesajes itinerantes se realizarán con tripulación a bordo.
- Los oficiales correspondientes podrán, en ocasiones excepcionales y a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.
- En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

23.5 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.

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

23.6 Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevara 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

23.7 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 una Serie Estatal):

Sólo se podrán utilizar, por vehículo y rallye (incluso si el equipo se acoge a los establecido en el articulado sobre la Nueva Salida), 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 los eventuales 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.

23.8 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).

c. 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 CERT-RALLYCAR y Trofeo convocado.

d. 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.

e. La verificación técnica final se realizará siempre y sin excepción, inmediatamente después de la ceremonia de entrega de trofeos.

24 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.

25 CEREMONIA DE SALIDA

VER MANUAL DE OPERACIONES

26 PROCEDIMIENTO PARA EL TRAMO ESPECTÁCULO

26.1 El comité organizador de una prueba podrá solicitar a la RFEDA la organización de un tramo espectáculo. La autorización será a exclusivo criterio de la RFEDA.

26.2 Este tramo únicamente podrá celebrarse el viernes después de la celebración del shakedown y TCC.

26.3 Solo podrán tomar parte de este los equipos autorizados a tomar parte de la prueba con sus vehículos de competición.

26.4 El tramo espectáculo podrá no ser cronometrado.

26.5 Deberá tener un plan de seguridad específico que deberá cumplir la normativa establecida para los tramos cronometrados.

26.6 El tramo espectáculo solo podrá llevarse a cabo el viernes.

26.7 Desarrollo del tramo espectáculo:

26.7.1 El tramo espectáculo no tendrá consideración de la sección 1.

26.7.2 Previo al tramo espectáculo deberá existir un pre parque que agrupe los vehículos antes de su salida al tramo espectáculo.

26.7.3 El orden de salida del tramo espectáculo deberá ser el establecido en la lista de inscritos en orden creciente.

27.1. Orden de salida

27.1.1. El orden de salida a la ceremonia de salida será el orden establecido de acuerdo con la lista de inscritos en orden creciente.

27.1.2. El orden de salida a la sección 1 será establecido según la elección de puesto de salida y la lista de inscritos:

- Los autorizados al TCC saldrán en la posición resultante de la elección de puesto de salida.
- El resto de inscritos lo harán en base al orden establecido de acuerdo con la lista de inscritos en orden creciente.

27.1.3. Por razones de seguridad únicamente el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de algún participante.

27.1.4. La lista de inscritos será ordenada por el organizador a excepción de los pilotos prioritarios, que serán ordenados por la RFEDA y ocuparán las primeras posiciones, y de las series estatales, que serán agrupadas y por orden de clasificación en la copa. En la primera prueba puntuable para una serie estatal, el orden de inscritos será propuesto por el promotor de la serie.

En el caso de que un piloto prioritario participara con un vehículo de características técnicas claramente inferiores a las de otros equipos, la RFEDA se reserva el derecho de modificar la posición que le correspondería por dicha prioridad. En este caso no solo se tendría en cuenta las citadas características técnicas, sino también el palmarés del deportista y muy especialmente su experiencia en esta especialidad.

27.2. Procedimientos de salida

27.2.1. 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 entrañara una penalización.

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

27.2.3. El CH de Salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás CH del rallye.

27.2.4. Todo retraso imputable al equipo 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.

27.2.5. 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 de salida será anotada en el carnet de control.

27.2.6. A la salida del rallye, de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto.

27.2.7. El orden de salida de las series estatales se realizará agrupadas y de acuerdo con las prestaciones de los vehículos de las mismas, pudiendo la RFEDA hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de su promotor. El intervalo con el vehículo previo será de 2 minutos.

27.2.8. Los vehículos de otros certámenes autorizados por la RFEDA a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, tomarán la salida después del último vehículo homologado. El intervalo con el vehículo previo será de 2 minutos.

27.2.9. A discreción del director de carrera (especialmente en situaciones de polvo excesivo, calidad de los equipos o características del recorrido), este intervalo podrá ser mayor, recomendándose –por motivos de seguridad– que no sea superior a 4 minutos.

27.3. Nueva salida

27.3.1. Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de una SECCIÓN podrán tomar de nuevo la salida solo en la siguiente sección tras el reagrupamiento establecido en el reglamento particular para ello.

27.3.2. El equipo deberá solicitar reincorporarse al rallye, comunicando su intención por escrito (modelo en road book) al director de carrera a través del relaciones con los concursantes y con el tiempo suficiente para su aceptación antes de su hora de entrada teórica en el reagrupamiento establecido, no siendo necesario personarse en dicho control y pudiendo recoger el carnet de ruta donde le indique el director de carrera.

27.3.3. El Director de Carrera reposicionará al equipo en el lugar del orden de salida del Reagrupamiento 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.

27.3.4. 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. En el supuesto de ser el único vehículo de su categoría, el tiempo de referencia al que añadir 10 minutos será establecido por los comisarios deportivos.

27.3.5. A los vehículos inscritos en una serie estatal se tomará como tiempo de referencia el mejor tiempo de los realizados por un participante en la misma.

27.3.6. Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una sección y la llegada al reagrupamiento establecido para la reincorporación, la sanción de 10 minutos se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último tramo cronometrado.

28. ASISTENCIA

28.1. Generalidades

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

28.1.2. 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.

28.1.3. El organizador nombrara –al menos- 2 oficiales para controlar las asistencias ilegales durante la celebración de la prueba.

28.1.4. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción 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.

28.2. Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia

28.2.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan 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 ni ir en caravana con el vehículo de competición, debiendo de haber SIEMPRE una distancia mínima de 1 kilómetro entre ellos.

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

28.2.3. 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 autorizada la presencia del equipo en la zona de celebración ubicada tras el control stop del último tramo cronometrado del rallye.

28.3. Parques de Asistencia

28.3.1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figuran en el anexo nº 7 del presente reglamento deportivo.

28.3.2. En el interior de los PA los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h.

28.3.3. 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.

28.3.4. 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 PA.

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

28.3.6. Los equipos serán los responsables de que haya presencia de público dentro de su zona asignada del Parque de Asistencias, dado que es una zona donde no puede estar público**.**

28.4. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia

28.4.1. Sólo un vehículo de asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada PA. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de “asistencia” entregadas por el organizador y colocadas en la esquina derecha superior del parabrisas (salvo otra indicación del organizador).

28.4.2. El número naranja utilizado en el vehículo de reconocimientos permitirá el acceso al parque de asistencia durante el resto de la prueba.

28.4.3. Los promotores que tengan convocada una serie estatal (con reglamento aprobado por la RFEDA) tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos para actuar en los PA y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.

28.4.4. Un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una serie estatal aprobada por la RFEDA será autorizado a estacionar en el interior del PA.

28.4.5. El organizador deberá prever un lugar, al lado del PA., 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.

28.4.6. Los derechos de inscripción llevaran incluido el suministro de una placa de asistencia. 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.

28.4.7. Asimismo, deberá entregarse a todas las marcas inscritas oficialmente en la RFEDA un pase de máxima prioridad para el rallye y que será de uso personal exclusivo para el Director de Competición de la misma.

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

29. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.

29.1. Disposiciones generales.

29.1.1. 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 del presente reglamento deportivo.

29.1.2. 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.

29.1.3. 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.

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

29.1.5. La duración de la parada en cualquier Zona de Control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

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

29.1.7. 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.

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

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

29.1.10. 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.

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

29.2. Señalización de los controles

29.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el anexo N2 del presente reglamento deportivo.

29.2.2. 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.

29.3. Zona de control

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados y estar en posesión de la licencia adecuada.

29.4. Controles de paso

29.4.1. Los oficiales deben visar y/o sellar el carnet de control en el momento que les sea presentado por el equipo sin anotar la hora de paso.

29.4.2. 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.

29.5. 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.

29.6. Procedimiento de control

29.6.1. 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.

29.6.2. Entre el panel de aviso y la Zona de Control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

29.6.3. 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.

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

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

29.6.6. 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.

29.6.7. 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 CH de salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

29.6.8. 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".

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

29.6.10. 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.

29.6.11. En los CH de llegada de fin de etapa o rallye, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

29.6.12. Cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo será comunicada a dirección de carrera, que podrá aplicar las penalizaciones previstas en el presente o dar traslado al colegio de comisarios deportivos de la prueba.

29.7. Hora de salida de los controles

29.7.1. 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.

29.7.2. 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 dispuestos de la siguiente forma:

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

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

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

a.4) Por último, 25 metros más lejos, panel de Fin de Zona (tres barras transversales sobre fondo beige).

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

c. Después de haber pasado el CH, el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el Control de Salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.

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

29.8. Controles de Reagrupamiento

29.8.1. 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.

29.8.2. 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 del mismo.

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'
(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)	
"C" Hora de salida del vehículo nº 1:	12h01'
Hora de salida del vehículo nº 120:	13h00'
Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1:	03h16'
Para el vehículo nº 120:	01h10'

29.8.3. 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.

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

30. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO

30.1. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido.

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

30.3. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera.

30.4. 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 a 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'

30.5. 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.

30.6. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa, a excepción de que ocurra en el control horario de un tramo cronometrado, en el que un vehículo con un retraso superior a 15 minutos sobre su hora teórica de paso por cualquier control puede ser eliminado directamente por razones de seguridad y el director de carrera puede impedirle tomar la salida en el siguiente sector.

31. TRAMOS CRONOMETRADOS

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

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

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

31.4. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), 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.

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

31.6. 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, el vehículo será desplazado a un lugar seguro y será considerado abandono.

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

31.8. La salida de los tramos cronometrados será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo).

31.9. 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.

31.10. La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

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

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

31.13. 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. Este cronometraje será doblado 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.

31.14. 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.

31.15. 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 decima.). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta 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.

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

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

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

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

31.20. Interrupción de un Tramo Cronometrado

31.20.1. Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo 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.

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

31.20.3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del director de carrera explicando los motivos de la interrupción.

31.20.4. A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el Control Stop 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 el carnet (es decir, igual que si se realizase el tramo sin interrupción).

31.20.5. 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 prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en este mismo artículo.

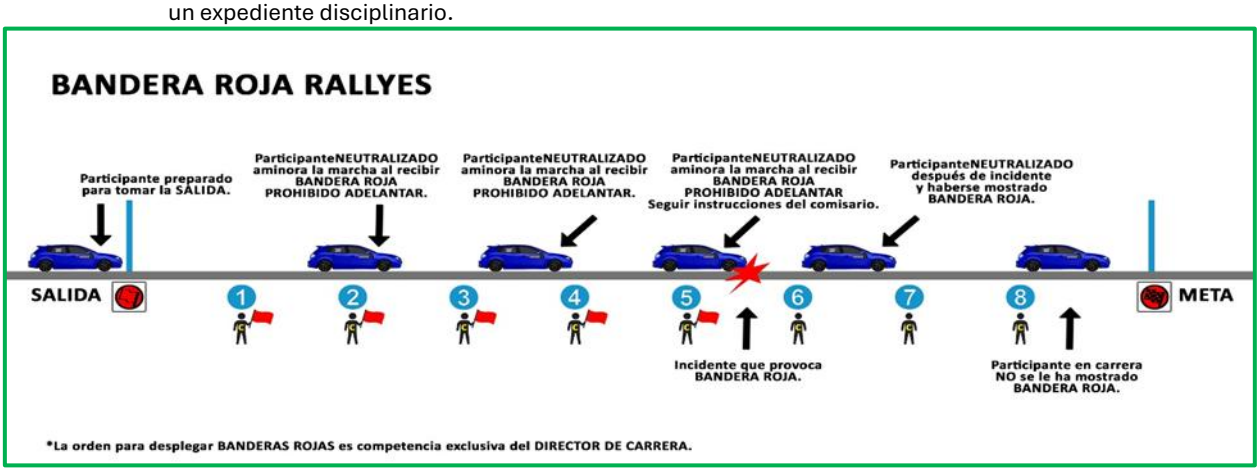
31.20.6. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado, aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

31.20.7. Lo dispuesto en este artículo podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se 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.

31.20.8. A 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 los 80 Km/H. El Director de Carrera podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.

No respetar esta regla comportara 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.



31.21. Vehículos de Seguridad

Los organizadores deberán prever vehículos Cierre/Megafonía, “000”, “00” y “0” y escoba que 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.

31.22. Plan de Seguridad

El plan de seguridad deberá estar conforme al que figura en el anexo Nº 3 del presente reglamento deportivo. Serán de obligado cumplimiento todos sus apartados.

Los organizadores deberán remitir a la RFEDA el Plan de Seguridad de la prueba con la antelación suficiente para su 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.

31.23. Seguridad de los participantes

31.23.1. Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado obligatoriamente por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización.

Se ~~recomienda~~ **recuerda**, asimismo, el uso **obligatorio** de un sistema de iluminación de emergencia (homologado por la DGT como complemento del triángulo.

31.23.2. 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. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización. 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.**

31.23.3. Si un equipo se ve implicado en un accidente en el que presuntamente resulte herido un espectador, debe OBLIGATORIAMENTE notificarlo en 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).

31.23.4. El procedimiento para el uso de banderas rojas en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:

El director de carrera, en caso de un incidente en un tramo cronometrado, podrá ordenar el despliegue de banderas rojas (físicas y electrónicas) con las siguientes condiciones:

- La orden para activar las banderas es competencia exclusiva del director de carrera, que podrá activar en cualquier punto del tramo cronometrado.
- El director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido activadas las banderas y de los números de los vehículos afectados.
- Los pilotos a los que se muestre bandera roja 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.

31.23.5. La seguridad de los equipos participantes

31.23.5.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

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

31.23.5.2. Medidas preventivas (señalizaciones)

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

31.23.5.2.2. Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un comisario de ruta, miembros de Protección Civil o Fuerzas del Orden Público.

31.23.5.2.3. Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta.

31.23.5.2.4. Será responsabilidad de los vehículos de la caravana, verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, que, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.

31.24. Chicanes de Seguridad

31.24.1. 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 cierre de chicanes. Las chicanes de seguridad deberán cumplir lo especificado en el Protocolo de Seguridad del anexo 3 del presente reglamento deportivo.

31.24.2. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al equipo que se salte una chicane u obtenga un beneficio deportivo, desplazando alguna de las barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los comisarios, deberá reflejarse en un informe a remitir al Director de Carrera. Toda infracción a esta disposición entrañara una sanción (descrita en el anexo I), bajo reserva de otras penalizaciones y de la comunicación a la RFEDA o al CAD.

31.24.3. En el caso de que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de un 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.

32. TROFEOS

En cada competición puntuable se entregarán obligatoriamente los siguientes trofeos:

- Tres primeros clasificados de la scratch (piloto y copiloto)
- 1º, 2º y 3º del Trofeo de España de Rallyes de Tierra de vehículos de 2 ruedas motrices (piloto y copiloto)
- 1º, 2º y 3º del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para pilotos de vehículos Grupo N5 (piloto y copiloto).
- Vencedor del Trofeo de España de Rallyes de Tierra Junior (piloto y copiloto).
- Trofeo mejor piloto Silver (mayores de 50 años).
- Trofeo 1º clasificado Escuderías

El organizador podrá, si así lo desea, entregar -además de los trofeos detallados – otros adicionales.

33. PARQUE CERRADO

33.1. Generalidades

33.1.1. Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación, comprobación, puesta a punto, asistencia o reavituallamiento.

33.1.2. Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

33.1.2.1. Desde su entrada en un Parque de Salida (si existe), de Reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

33.1.2.2. Desde su entrada en una Zona de Control hasta la salida de la misma.

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.

33.1.2.3. 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.

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

33.1.4. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de Salida 15 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 15 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.

33.1.5. Solamente los oficiales del Parque y/o la tripulación podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un PC de Salida, de un CH, de Reagrupamiento o de etapa.

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

33.2. Reparación en el Parque Cerrado

33.2.1. 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…).

33.2.2. 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.

33.2.3. 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.

33.3. Parque Cerrado al final del rallye

33.3.1. Los equipos que suban al pódium, una vez recogidos los trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.

33.3.2. 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.

33.3.3. 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.

34. CLASIFICACIONES

34.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

34.1.1. 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 a la Nueva Salida, con las penalizaciones de tiempo correspondientes.

34.2. Publicación de resultados

34.2.1. 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.

34.2.2. En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

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

34.2.4. Publicación de otros 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.

35. EMPATE EN UN RALLYE

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 consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

36. RECLAMACIONES

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

36.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe establecido en el Art. 23 de las PCCCTCE, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

36.3. 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.

36.4. 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.

36.5. 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.

37. APELACIONES

Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el CDI. El importe de la caución de apelación será el establecido en el Art. 23 de las PCCCTCE.

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

38. 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.