| Fecha de aprobación | Artículo modificado | Fecha de aplicación |
|---|---|---|
| CD 29.10.2026 | 36.1 | 01.01.2027 |

1) AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO ..... 3
2) DEFINICIONES ..... 3
3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES ..... 4
4) COMPETICIONES PUNTUABLES ..... 5
5) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES ..... 5
6) ASPIRANTES Y LICENCIAS ..... 6
7) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS ..... 6
8) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS ..... 7
9) SEGUROS ..... 8
10) PUBLICIDAD ..... 8
11) OFICIALES ..... 8
12) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES ..... 9
13) REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS ..... 11
14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN ..... 11
15) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK) ..... 12
16) CARNET DE CONTROL ..... 12
17) RECONOCIMIENTOS ..... 13
18) VERIFICACIONES ..... 13
19) GPS ..... 15
20) BRIEFING ..... 15
21) CEREMONIA DE SALIDA ..... 15
22) SALIDA ..... 15
23) CIRCULACIÓN ..... 17
24) ASISTENCIA ..... 17
25) NEUMÁTICOS ..... 20
26) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES ..... 20
27) OUVREURS ..... 24
28) TRAMOS CRONOMETRADOS ..... 24
29) PARQUE CERRADO ..... 26
30) CLASIFICACIONES ..... 27
31) EMPATE EN UN RALLYE ..... 28
32) TROFEOS ..... 28
33) RECLAMACIONES Y APELACIONES ..... 30
34) ACTAS E INFORME FINAL ..... 30
35) PUNTUACIONES ..... 30
36) RESULTADOS A RETENER ..... 31
37) SEGURIDAD ..... 31
38) TROFEO POR CLUBES/ESCUDERÍAS ..... 31

## 1) ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

**1.1.** El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de España de Rallyes Históricos de Velocidad.

## 2) DEFINICIONES

**2.1.** Rallye de primera categoría (Competición deportiva)

Competición en carretera a velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal.

El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.

**2.2.** Etapa

Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

Para las etapas de una duración inferior a las 6 horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de 6 horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de 6 horas.

**2.3.** Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

**2.4.** 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 50 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.

**2.5.** 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.

**2.6.** Reagrupamiento

Parada prevista por un Organizador en régimen de parque cerrado, con un C.H. 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 podrá superar los 60 minutos. Se recomienda fuertemente a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la Competición no sufra interrupciones de larga duración.

**2.7.** Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier razón.

**2.8.** Parque cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este Reglamento o en el Reglamento Particular de la Competición.

**2.9.** Complemento

Comunicación oficial, realizada por escrito, que forma parte integrante del Reglamento Particular del rallye, destinada a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados, numerados y publicados.

Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

Los complementos serán publicados por:

Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la RFEDA, salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario o al programa de reconocimientos.

Por los Comisarios Deportivos de la Competición durante el desarrollo de la competición, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

**2.10.** Carnet de control

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

**2.11.** Concursante

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante (ver PCCCTCE-Anexo 10 Normativa Licencias).

**2.12.** Equipo

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. A la primera se le designa como piloto y a la segunda como copiloto. Ambos deberán poseer la licencia correspondiente (ver PCCCTCE-Anexo 10 Normativa Licencias) y valedera para el año en curso.

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

## 3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

**3.1.** La RFEDA establece para el año 2026 los Campeonatos, Copas y Trofeos de España siguientes:

| CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS | VEHÍCULOS ADMITIDOS |
|---|---|
| Campeonato de España Absoluto para Pilotos/Copilotos de Rallyes Históricos (Pre81 + Pre92) | Todos los vehículos Pre 81 y Pre 92 |
| Campeonato de España Absoluto para Pilotos/Copilotos de Rallyes Históricos (Pre2000) | Todos los vehículos Pre2000 |
| Campeonato de España para Pilotos/Copilotos de Rallyes Históricos Pre 81 | Todos los vehículos Pre 81 |
| Campeonato de España para Pilotos/Copilotos de Rallyes Históricos Pre 92 | Todos los vehículos Pre 92 |
| Copa de España para Pilotos/Copilotos de Rallyes Históricos de Categoría Classics | Todos los vehículos de Categoría Classics |
| Trofeo de España para Pilotos/Copilotos de Rallyes Históricos con motor atmosférico y cilindrada inferior a 1600 cc | Todos los vehículos Pre 81, Pre92 y Pre2000 |
| Trofeo de España de clubes/escuderías de Rallyes Históricos | Todos los vehículos Pre 81, Pre 92 y Pre2000 |

En el campeonato absoluto se puntuará, en cada prueba puntuable, siempre que se participe con un vehículo de cualquier de las tes categorías absolutas Pre81, Pre92 o Pre2000.

**3.2.** Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, son:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, en lo que sea de aplicación.
- El presente Reglamento Deportivo y sus Anexos, así como el Reglamento Técnico y sus Anexos.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto (en lo que sea de aplicación).
- El Reglamento Particular de la Competición.

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

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

**3.4.** En el caso de competiciones que compartan puntuabilidad con campeonatos o copas FIA y con el objetivo de preservar la equidad entre los participantes del CERH inscritos también en el certamen FIA,

se aplicarán las sanciones aplicables según los reglamentos de la competición de mayor rango (certamen FIA), incluso en el caso de que el hecho no sea sancionable en el CERH.

## 4) COMPETICIONES PUNTUABLES

Las competiciones puntuables para este Campeonato de España, en número máximo de siete (7), serán publicadas por la RFEDA en el Calendario Estatal.

## 5) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

Además de las contempladas en otros artículos del presente Reglamento, por su importancia se destaca en este artículo la siguiente normativa:

**5.1.** Duración, días y competiciones nocturnas de los rallyes puntuables

**1.** La duración máxima de las competiciones puntuables para el Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos será de 3 días naturales desde la salida a la llegada del primer vehículo.

**5.2.** Características de las competiciones

**1.** El recorrido total máximo autorizado será de 1000 km.

**Tramos cronometrados**

**a)** Como mínimo (excepto razones de fuerza mayor) deberán realizarse 4 tramos diferentes y con una longitud total mínima de 80 km y máxima de 200 km.

**b)** Sólo se podrá incluir 1 tramo cronometrado de longitud inferior a 6 km.

**c)** La longitud máxima de un tramo cronometrado no podrá ser superior a 25 km.

**d)** El número máximo de pasadas por tramo será de 3, aunque se recomienda fuertemente un máximo de 2.

**e)** No se autorizan los tramos de tierra.

**f)** Se recomienda no programar un tramo cronometrado en sus dos sentidos. En caso de realizarse, el Organizador deberá prever limpiar la calzada —en las zonas potencialmente más peligrosas— antes de la pasada en otro sentido.

**Tramo espectáculo**

**a)** Será considerado un tramo más de los programados para el rallye.

**b)** El organizador que desee realizar un tramo de estas características, deberá enviar a la RFEDA un plano detallado que contenga el recorrido y los medios humanos y materiales previstos, así como las medidas de seguridad, con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la Competición.

**c)** Estas medidas deberán ser aprobadas expresamente por la Comisión de Seguridad de la RFEDA.

**2.** El programa-Horario del rallye deberá ajustarse a lo contenido en los siguientes cuadros.

**Rallyes de una etapa (sábado)**

| | | |
|---|---|---|
| **VIERNES** | 15:00 | 1º reunión de los Comisarios Deportivos |
| | De 15:00 a 18:00 | Verificaciones técnicas previas según convocatoria (horario que podrá ser ajustado en base al nº de coches y recursos disponibles) |
| | 18:30 | Publicación lista de autorizados a tomar la salida y orden de salida y publicación de autorizados a la ceremonia de salida |
| | De 20:00 a 21:00 | Ceremonia de salida |
| | 23:00 | Hora límite de entrada en el aparcamiento nocturno |
| **SÁBADO** | De 08:00 a 09:30 | Salida 1ª etapa |
| | 21:00 | Hora límite para el comienzo del reparto de trofeos |

**Rallyes de dos etapas (viernes y sábado)**

| | | |
|---|---|---|
| **VIERNES** | 09:00 | 1º reunión de los Comisarios Deportivos |
| | De 09:00 a 13:00 | Verificaciones técnicas previas según convocatoria (horario que podrá ser ajustado en base al nº de coches y recursos disponibles) |

| | | |
|---|---|---|
| | 13:30 | Publicación lista de autorizados a tomar la salida y orden de salida y publicación de autorizados a la ceremonia de salida |
| | De 17:00 a 18:30 | Salida 1ª etapa |
| | 23:00 | Hora límite llegada 1ª etapa |
| | 00:30 | Publicación clasificación oficiosa de la 1ª etapa<br>Publicación del orden y hora de salida de la 2ª etapa |
| **SÁBADO** | de 8:00 a 9:00 | Salida de la 2ª etapa |
| | 20:00 | Hora límite para el comienzo del reparto de trofeos |

**5.3.** Emisora de radio

Se recomienda a los organizadores que prevean la presencia de una emisora de radio, con programación específica para el rallye.

**5.4.** Requisitos para las competiciones puntuables

Todo organizador de una competición puntuable que, por razones no debidamente justificadas, anule la competición en el transcurso de la temporada, será multado con la cantidad de 1050 € y los derechos de calendario no serán devueltos.

Asimismo, todo organizador que solicite ser incluido en el Calendario Nacional por primera vez como nueva competición puntuable, deberá abonar la cantidad de 1050 € en concepto de fianza. En caso de celebrarse la competición puntuable, la fianza será devuelta. En caso contrario, el importe de la fianza será destinado a la promoción del certamen.

**5.5.** Página web

La página web con la información del rallye actualizada deberá ser publicada dos meses antes de la celebración de la prueba y, continuamente, debe ser actualizada en base a las necesidades y publicaciones del programa-horario. Se evaluará su correcta gestión en el informe de observación.

## 6) ASPIRANTES Y LICENCIAS

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

**6.2.** Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes indicadas en el artículo 6.4 y válidas para el año en curso (ver PCCCTCE- Anexo 10 Normativa Licencias).

**6.3.** Los deportistas en posesión de una licencia expedida por otra ADN (que no sea la RFEDA o una ADN con la que la RFEDA tenga convenio), podrán participar.

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 inscripciones@rfeda.es), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

**6.4.** Cuadro de licencias admitidas:

| CAMPEONATO DE RALLYES DE VEHÍCULOS HISTORICOS DE VELOCIDAD 2027 (CERVH VELOCIDAD 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 | | |

Para poder competir en el Campeonato de España de Rallyes Históricos de Velocidad se deberá cumplir lo establecido en el art. 2 Aspirantes de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

## 7) 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)** El abandono de un miembro del equipo está prohibido.

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

**c)** La inicial del nombre y el apellido del piloto y copiloto deberán figurar sobre los laterales del vehículo.

## 8) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS

### 8.1. Vehículos admitidos

En los rallyes puntuables para este Campeonato de España, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos según las categorías adjuntas:

| CATEGORIA | GRUPO | REGLAMENTO | CONDICIONES Y REQUISITOS MÍNIMOS |
|---|---|---|---|
| **Pre 81** | **1, 2, 3 y 4 homologados hasta el 31.12.1981**<br>**5 si aprobación de Comisión de Históricos** | **Reg. Técnico**<br>**+**<br>**Anexo K FIA** | Documentación obligatoria:<br>- Ficha de homologación FIA<br>- Pasaporte Técnico RFEDA |
| **Pre 92** | **A, N y B homologados entre el 01.01.1982 y el 31.12.1992** | **Reg. Técnico**<br>**+**<br>**Anexo K FIA** | Documentación obligatoria:<br>- Ficha de homologación FIA<br>- Pasaporte Técnico RFEDA |
| **Pre 2000** | **A y N homologados entre el 01.01.1993 y el 31.12.2000**<br>**A con extensión de homologación Kit Car homologados entre el 01.01.1995 y el 31.12.2000**<br>**A con extensión de homologación World Rally Car homologados entre el 01.01.1997 y el 31.12.2000** | **Reg. Técnico**<br>**+**<br>**Anexo K FIA** | Documentación obligatoria:<br>- Ficha de homologación FIA<br>- Pasaporte Técnico RFEDA |

Todos los vehículos del cuadro anterior podrán usar, como máximo, las extensiones de su ficha de homologación hasta el límite de la fecha de admisión.

Los vehículos Pre81, Pre92 y Pre2000 sin HTP, que sean aceptados por el Comité Técnico Histórico de la RFEDA, con las excepciones técnicas que se confirmen, serán admitidos a participar puntuando, bloqueando y optando a la clasificación Scratch de la prueba.

Los vehículos que no cuenten con la aprobación previa del Comité Técnico Histórico, serán incluidos en la categoría Classic de forma automática en la elaboración de la lista de inscritos oficial.

Condiciones de aceptación de un vehículo de Grupo 5:

Todo aquel participante que quiera inscribirse con un vehículo de Grupo 5 de la época, en la categoría Pre81, deberá solicitarlo por escrito a la Comisión de Históricos de la RFEDA aportando un informe técnico donde demuestre que su vehículo cumple con el reglamento para Grupo 5 de la época, así como con las especificaciones de la época para el vehículo en cuestión. La Comisión de Históricos, a la vista de la documentación aportada, decidirá si aceptar o no el vehículo.

Asimismo, en los rallyes puntuables para este Campeonato de España, serán admitidos a participar sin puntuar, ni bloquear, ni optar a la clasificación Scratch de la competición los siguientes tipos de vehículos.

| CATEGORIA | GRUPO | REGLAMENTO | CONDICIONES Y REQUISITOS MÍNIMOS |
|---|---|---|---|
| **Classics** | **1, 2, 3, 4, A, N y B homologados hasta el 31.12.2000** | **Reg. Técnico**<br>**+**<br>**Anexo K FIA** | Documentación obligatoria:<br>- Pasaporte Técnico RFEDA<br>Vehículos modificados respecto a especificaciones de la época<br>Aprobación Comisión Históricos obligatoria |

La Comisión de Históricos de la RFEDA se reserva el derecho de admitir o no un vehículo en función de sus características técnicas y/o su estado de conservación o que no cumpla en su totalidad con el presente reglamento.

Finalmente, en los rallyes puntuables para este Campeonato de España, serán admitidos a participar, sin cronometraje y a modo de exhibición, los siguientes tipos de vehículos.

| CATEGORIA | GRUPO | REGLAMENTO | CONDICIONES Y REQUISITOS MÍNIMOS |
|---|---|---|---|
| **Legend** | **Vehículos de especial interés histórico** | - | Vehículos modificados respecto a especificaciones de la época<br>Aprobación Com Históricos obligatoria |

Todos aquellos vehículos de categoría Classics que quieran participar sin cronometraje y a modo de exhibición, podrán hacerlo junto con los Legend.

### 8.2. Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

En las Competiciones de este Campeonato de España, serán admitidos a participar de forma totalmente independiente los vehículos admitidos en el Certamen Autonómico donde se celebre la

prueba y que no estén incluidos en los artículos anteriores, siempre que cumplan —en su totalidad— los siguientes apartados:

**a)** Todos los integrantes del equipo deben estar en posesión de licencia correspondiente (ver PCCCTCE-Anexo 10 Normativa Licencias). Para el año en curso y válida para la especialidad.

**b)** Estos vehículos tomarán la salida después de los del Campeonato de España y estarán numerados a partir de la decena siguiente al último de la competición estatal, sin excepción.

**c)** Los equipamientos de seguridad del vehículo y de los miembros del equipo, deberán estar de acuerdo con lo establecido en el Código Deportivo Internacional vigente, o en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

**d)** Estos vehículos deberán estar de acuerdo con la reglamentación técnica aplicable en su Certamen.

**e)** Los vehículos con las especificaciones admitidas en el Campeonato de España serán incluidos obligatoriamente en esta (además de participar y puntuar en el Certamen Autonómico).

**f)** Los derechos de inscripción, seguro, licencias, etc., serán los establecidos en el Reglamento aplicable para el Campeonato de España.

**g)** En el caso de estar inscritos más de 10 participantes, deberá nombrarse un Colegio de Comisarios Deportivos distinto del designado para el Campeonato de España.

**h)** Deberá nombrarse un responsable técnico (y el número de Comisarios que se estime necesario) para verificar los vehículos del Certamen Autonómico.

**i)** En el caso de que se produzca una controversia en la aplicación de la normativa durante el desarrollo de la Prueba, la opinión del Colegio de Comisarios Deportivos nombrado para la competición puntuable para el Campeonato de España prevalecerá sobre el Colegio de Comisarios Deportivos del Certamen Autonómico.

**j)** Es obligatorio el uso del sistema GPS utilizado en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto en conformidad con el Anexo 11. “GPS – Bandera Roja” al Reglamento Deportivo en lo que sea de aplicación.

## 9) SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

## 10) PUBLICIDAD

Además de lo establecido en las PCCCTCE, serán de aplicación los siguientes puntos:

**10.1.** En los paneles de los números de competición, la publicidad se insertará en una superficie que tenga la misma anchura de 40 cm y una altura de 14 cm arriba o debajo de los números (o 2 x 7,5 cm arriba y debajo de los números) (ver artículo 14).

**10.2.** La publicidad no obligatoria propuesta por el organizador deberá ir colocada al lado de los números de competición (derecha o izquierda) en un panel de igual tamaño de alto que los números y de un ancho máximo de 15 cm (ver artículo 14).

**10.3.** Todos los caracteres del nombre del sponsor principal de la prueba deberán ser como máximo de iguales dimensiones que las del nombre del rallye.

## 11) OFICIALES

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

### 11.1. Comisarios Deportivos

La RFEDA nombrará, al menos, a dos Comisarios Deportivos (uno de ellos actuará como Presidente y el otro deberá ser un Comisario Deportivo procedente de la Comunidad Autonómica donde se celebre la competición), y se reserva el derecho de designar un Comisario Deportivo oyente.

El tercer miembro del Colegio y un Comisario oyente (que deberá estar presente en todas las reuniones) serán nombrados por el Organizador de la Competición.

**1. Oficiales presentes en las reuniones de los Colegios de Comisarios Deportivos**

En las reuniones de los Colegios de Comisarios Deportivos podrán estar presentes durante la celebración de las mismas, pero sin voz ni voto salvo petición de los Comisarios Deportivos, las

siguientes personas:

— Director de Carrera (o persona de Dirección de Carrera designada al efecto).

— Secretario de Comisarios Deportivos.

— Observador (si lo hubiera).

En un lugar cercano a la sala de Comisarios Deportivos deberán permanecer, por si se requiere su presencia, las siguientes personas:

— Delegado Técnico de la RFEDA o Jefe de Comisarios Técnicos.

— Delegado de Seguridad de la RFEDA o Jefe de Seguridad de la Competición.

— Relaciones con los participantes.

— Responsable de cronometraje.

— Responsable de GPS.

— Cualquier otra persona que el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos estimen necesaria.

**Muy importante**: En las deliberaciones para tomar acuerdos, **únicamente** podrán estar presentes los Comisarios Deportivos de la Competición.

**11.2. Delegado Técnico**

La RFEDA nombrará un Delegado Técnico y un adjunto al Delegado Técnico en todas las competiciones puntuables para este Campeonato de España.

**11.3. Delegado de Seguridad y coordinador jueces de hechos**

La RFEDA podrá nombrar un Delegado de Seguridad en las competiciones puntuables para este Campeonato de España.

**11.4. Observador**

La RFEDA nombrará un Observador en todas las competiciones puntuables para este Campeonato de España.

El organizador deberá proveer de los siguientes dispositivos al Observador:

- Emisora conectada con Dirección de Carrera.
- Sistema GPS de posicionamiento para pruebas con Dirección de Carrera.
- Transponder de regularidad para comprobar que todos los puntos de control están funcionando.

## 12) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

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

**12.1.** 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 al Campeonato.

**12.2.** El comité organizador de una prueba se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.14. del C.D.I.

**12.3.** El número máximo de inscritos se determinará en función de las características de cada competición. Si el número de solicitudes de inscripción fuese superior al de participantes admitidos, estos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

a) Participantes registrados al CERH.

b) Participantes asiduos al CERH.

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

**b)** Orden de recepción de las inscripciones.

**c)** A criterio del organizador de la Competición.

**12.4.** 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 para

Vehículos Históricos.

El cierre de inscripciones se realizará a las 14 horas del miércoles de la semana anterior a la de la competición.

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 10:00h horas del día de aprobación y publicación definitiva de la Lista de Inscritos.

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

**12.5.** Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, denominada Podium, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar -a través de dicha aplicación- el importe de la inscripción. Además, en la misma solicitud deberá anexarse una fotocopia de la primera página del Historic Technical Passport (HTP) o de la Ficha de Homologación FIA (FH), de acuerdo con la documentación exigible en cada categoría (ver Art. 1 del reglamento Técnico).

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

Las segundas competiciones, sea cual sea su puntuabilidad, también deberán usar la plataforma de inscripciones Podium.

**12.6.** Se establece un máximo de 636 euros (IVA incluido) de derechos de inscripción por rallyes de una etapa o 802 euros (IVA incluido) en el caso de rallyes de dos etapas, aceptando la publicidad propuesta por el organizador. En caso de no aceptar esta publicidad, los derechos de inscripción podrán ser doblados.

El coste del GPS deberá estar incluido en estos derechos.

No obstante, en el caso de pruebas FIA/RFEDA, el precio de inscripción es libre. Sin embargo, para aquellos participantes que sigan el CERH asistiendo a la mitad de las pruebas más una, les será devuelta la diferencia entre el precio de inscripción y el máximo fijado por este reglamento. La devolución será efectuada por el organizador de la prueba FIA/RFEDA en el momento de ser requerido para ello.

Cualquier tipo de bonificación, incluyendo las de un posible rallye autonómico y/o copa de promoción y/o grupo de vehículos aceptados expresamente, será aplicada igualmente a los participantes del CERH. En el caso de existir bonificaciones de la Federación Autonómica donde se celebre la prueba, esta no podrá realizarse a través de los organizadores.

**12.7.** 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.

**c)** A los concursantes que, por razones de fuerza mayor debidamente verificadas, no pudieran presentarse a la salida de la competición.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la Competición.

**12.8.** El organizador de cada competición puntuable, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá seguir el protocolo de aprobación de la lista de inscritos determinado por la RFEDA.

La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada el viernes de la semana anterior a la de la prueba a las 20:00 horas.

**12.9.** Una vez publicada la lista aprobada por la RFEDA no se admitirá ninguna modificación, excepto lo indicado a continuación. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro.

**12.10.** Está prohibido el cambio de concursante, excepto autorización de la RFEDA, después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

— Los organizadores antes del comienzo de la entrega de documentación.

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

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

**12.11. Registro al CERH**

Para poder optar a puntuar y bloquear puntos para el CERH, los pilotos interesados deberán realizar un registro al campeonato ante la RFEDA. Además de lo indicado anteriormente, el registro dará derecho a:

- Prioridad en el orden de salida, por cada grupo de categorías (Pre81/Pre92/Pre2000 y Classic).
- Prioridad en la aparición en pantalla en el streaming o producción para TV posterior al rallye.
- Prioridad en visibilidad en web y RRSS del CERH.
- Prioridad en la aceptación de la inscripción a un rallye, en aquellas pruebas donde se tenga un límite por reglamento particular.
- Los copilotos no deberán registrarse ya que adquieren la condición de registrados en todas las pruebas del campeonato automáticamente cuando participen con un piloto registrado. Solo se puntuará desde el momento en que se participe con un piloto registrado, no teniendo efecto retroactivo.

Se establecen unos derechos de registro de 100,00 € que el interesado deberá abonar a la RFEDA.

Los interesados que quieran registrarse deberán realizarlo a través de la plataforma Podium, en el siguiente enlace: https://www.rfeda.es/inscripcion/i/61478477/CERVH-vel

Ningún participante podrá registrarse en el CERH pasada la antepenúltima prueba.

## 13) REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS

**13.1. Reglamento particular**

**a)** El Reglamento Particular deberá ajustarse al modelo establecido.

**b)** Al menos 2 meses antes del comienzo de la Competición el proyecto de reglamento particular debe remitirse a la secretaría de la RFEDA al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En las 2 semanas posteriores a la recepción del citado proyecto, la RFEDA pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que deban realizarse o dará su aprobación al texto remitido por el organizador.

**c)** El Reglamento Particular definitivo será publicado al menos 1 mes antes de la salida del rallye, ~~a~~ con la aprobación de la secretaría de la RFEDA.

**13.2. Aplicación e interpretación de los reglamentos**

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el Campeonato.

**13.3. Modificaciones al reglamento particular – Complementos**

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

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

**13.5.** Los complementos aprobados por la RFEDA deberán ser publicados en la página web del rallye, así como en el tablón de avisos.

## 14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

**14.1.** Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:

**a)** Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo de 43 cm de largo por 21,5 cm de alto.

**b)** Para la parte trasera: El número del equipo en un tamaño de 7,5 cm de ancho por 15 cm de alto.

**c)** Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles, que deberá ajustarse al modelo establecido en el art. 14.3.

**14.2.** En cualquier momento de la competición, la constatación de:

**a)** La ausencia de uno de los números de competición, de la placa del rallye o de los números traseros, entrañará una penalización.

**b)** La ausencia simultánea de los números de competición o de la placa del rallye y los números traseros, entrañará la EXCLUSIÓN.

**14.3. Números y publicidad**

Esquema de colocación:




## 15) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

**15.1. Itinerario**

El mapa del recorrido deberá estar publicado con una antelación de 2 meses a la celebración de la Competición, siendo puesto a disposición de los participantes inscritos desde la fecha indicada.

**15.2. Libro de ruta (Road-Book)**

El Libro de Ruta (Road-Book) será conforme al Anexo Nº 6 del Reglamento de Rallye de Asfalto.

El Road-Book será publicado en formato Din A5.

Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir pero no será obligatorio entregarlo impreso.

No seguir el itinerario establecido en el mismo podrá entrañar una penalización al final de la Etapa.

## 16) CARNET DE CONTROL

**16.1.** El carnet de control deberá ser conforme al del reglamento de rallyes.

**16.2.** 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 Competición.

**16.3.** En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.

**16.4.** El carnet de control será entregado a los equipos en el CH de salida del rallye en el Parque de asistencia y en la salida de la etapa siguiente, si la hubiera.

**16.5.** 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.

**16.6.** Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

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

**16.8.** El equipo deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

**16.9.** Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

**16.10.** 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.

**16.11.** 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 control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañara igualmente la penalización correspondiente.

**16.12.** 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.

## 17) RECONOCIMIENTOS

### 17.1. Generalidades

Será de aplicación lo establecido en el Reglamento Particular de la competición puntuable, así como los siguientes puntos del presente artículo.

### 17.2. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

**1.** Vehículos de estricta serie.

**2.** El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

**3.** Los neumáticos deben ser de estricta serie.

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

### 17.3. Control y sanciones

**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.

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

**2.** Las infracciones a las normas de Tráfico, detectadas por la policía o por el GPS, en caso de usarse, serán penalizadas por el Colegio de Comisarios Deportivos, mediante la aplicación de penalizaciones en tiempo y pudiendo llegar hasta la descalificación en caso de infracción muy grave.

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

## 18) VERIFICACIONES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, serán de aplicación los siguientes artículos:

**18.1.** La entrega de documentación y las verificaciones técnicas previas se realizarán de acuerdo al Reglamento Particular de cada una de las Competiciones puntuables.

**18.2.** Las verificaciones técnicas previas se realizarán en el lugar y horario previsto por el Organizador, debiendo realizar la convocatoria de los equipos de menor a mayor.

La entrega de documentación se llevará a cabo en el lugar designado por el Organizador y cuya ubicación deberá ser lo más próximo posible al lugar en que se realicen las técnicas.

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

**18.4.** La entrega de documentación se desarrollará de acuerdo con lo establecido en las PCCCTCE.

El equipo que no lleve el Pasaporte Técnico RFEDA y la Ficha de Equipamiento de Seguridad será penalizado.

**18.5.** La verificación de la ropa ignífuga y el casco será realizada aleatoriamente y en cualquier momento de la Competición.

**18.6. Pesaje de los vehículos**

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del rallye) de los vehículos en las condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible.

El equipo que sea requerido para realizar el pesaje de su vehículo debe colaborar para que se realice en las mejores condiciones, y bajo las siguientes normas mínimas:

— Parar el motor

— El pesaje se podrá realizar:

**a)** Vehículo con piloto y copiloto a bordo.

**b)** Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

— Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto.

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.

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la competición, se pondrá a disposición de los interesados (en el lugar y hora de las verificaciones) la báscula oficial de la RFEDA.

**18.7. Marcas de identificación**

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

**18.8.** Todo fraude constatado, 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 otro equipo 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.

**18.9. 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 autorizada por los Comisarios Deportivos (de oficio o por una reclamación).

En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada grupo, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar verificaciones para otros vehículos.

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

En el caso de que la distancia entre el parque cerrado final y el parque de asistencia sea inferior a 1 km, las verificaciones técnicas finales podrán llevarse a cabo en la asistencia de cada equipo seleccionado para verificar. En cualquier caso, deberá contar con la aprobación de la RFEDA previa petición formal del organizador, fundamentando el cumplimiento de este requisito.

**c)** En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España. 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.

**18.10.** En el caso de que un participante se negará a ser verificado en cualquier momento de la Competición, este será excluido de la misma y del Campeonato no pudiendo volver a participar en lo que resta de temporada.

## 19) GPS

**19.1.** En las competiciones puntuables para este Campeonato de España, será obligatorio la utilización de un sistema de seguimiento de los vehículos mediante GPS, cuyas características serán publicadas mediante Circular, para todos los equipos inscritos durante el transcurso del rallye.

**19.2.** La normativa establecida para el uso del sistema GPS será publicada mediante Circular. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.

**19.3.** El equipo que no devuelva el GPS y/o el teléfono vía satélite (en caso de usarse), o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000,00 euros.

**19.4.** Es obligatorio el uso del sistema GPS utilizado en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto en conformidad con el Anexo 11. “GPS – Bandera Roja” al Reglamento Deportivo en lo que sea de aplicación.

**19.5.** Este artículo será de aplicación para los vehículos admitidos en el Campeonato de España.

**19.6.** Asimismo, es obligatorio en certámenes autonómicos o en cualquier otro tipo de rallye aprobado previamente por la RFEDA.

## 20) BRIEFING

La asistencia al briefing será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del equipo (concursante, piloto o copiloto).

El briefing podrá ser convocado por el Organizador o por la RFEDA. En cualquier caso, siempre será el Organizador el encargado de hacer la comunicación a todos los participantes con la antelación suficiente.

## 21) CEREMONIA DE SALIDA

Si el Organizador realiza una Ceremonia de Salida, deberá hacerlo de acuerdo con la normativa establecida en el Anexo Nº 3 de las PCCCTCE. La asistencia a la misma será obligatoria para todos los inscritos.

## 22) SALIDA

### 22.1. Orden de salida

**1.** El orden de salida se establecerá de acuerdo con los siguientes criterios:

**a)** Vehículos Pre81, Pre92 y Pre2000 de equipos registrados al CERH, mezclados y en base a la clasificación y prestaciones.

**b)** Vehículos Pre81, Pre92, Pre2000, de equipos no registrados al CERH, mezclados y en base a la clasificación y prestaciones.

**c)** Vehículos Classic de equipos registrados al CERH, mezclados y en base a la clasificación y prestaciones.

**d)** Vehículos Classic de equipos no registrados al CERH, mezclados y en base a la clasificación y prestaciones.

Para la primera competición del Campeonato se tomará como referencia la clasificación del Certamen del año anterior.

El orden del resto de equipos se deja a criterio del Organizador y deberá contar con el Vº Bº de la RFEDA.

No obstante lo anterior, la RFEDA, a propuesta de la Comision de Históricos, podrá incluir dentro de cada prueba y dentro de los 10 primeros puestos de salida, como mínimo, a los pilotos inscritos que se consideren pilotos prioritarios, buscando siempre la máxima seguridad en el desarrollo de la prueba.

**2.** En el caso de un rallye de dos etapas, el orden de salida de la segunda etapa permanecerá sin cambios respecto al establecido al principio del rallye salvo que será por clasificación de cada grupo de vehículos de los apartados a) y b) anteriores, y posteriormente c) y d).

**22.2. Procedimiento de salida**

**1.** El equipo completo deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

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

**3.** 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.

**4.** 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.

**5.** A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en los apartados 24.2.8.

**6. Otras competiciones en la Prueba**

La normativa aplicable para incluir otras competiciones en una Competición de este Campeonato será la establecida en el artículo 4 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

Entre el último vehículo del Campeonato de España y el primero de la otra competición se dejará un intervalo de 2 minutos. Además, y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose que no sea superior a 4 minutos).

**22.3. Reincorporación de un vehículo a la carrera**

En rallyes FIA, se deberá seguir la reglamentación FIA.

En rallyes exclusivamente puntuables para el CERH:

En el caso de un rallye de dos etapas, se deberá seguir la reglamentación del Campeonato de Europa de Rallyes Históricos FIA, que permite que los vehículos que abandonen en la primera etapa se reincorporen en la segunda y que, además, puedan puntuar (ver Reglamento Particular certamen FIA).

En el caso de abandonar y querer reincorporarse en una sección de la misma etapa, será de aplicación lo siguiente, en cuyo caso no se puntuará.

**1. General**
Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la competición.

**2. Penalizaciones**
Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones. Serán:

- Rallyes de una sola etapa: la penalización por cada sección no completada será de 10 minutos más el mejor tiempo de su categoría por cada tramo no realizado o no completado.

Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una sección y la llegada al reagrupamiento de la misma, se aplicará una sanción de 5 minutos que se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último tramo cronometrado.

- Rallyes de dos etapas que no sean FIA: la penalización por cada tramo no completado será de 60 segundos a incrementar al peor tiempo de los participantes en su categoría.

Sin embargo, a los vehículos que habiendo tomado la salida a un tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por la razón que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo un minuto al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado (Esta penalización se establece para tramos inferiores a 2 km. La RFEDA establecerá una penalización mayor para tramos de más longitud).

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

**3. Reparaciones**
El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse deberá ser reparado en la zona de asistencia. En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la Competición para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

**4. Orden de salida y clasificación**
Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado. El intervalo entre ambos vehículos – último clasificado y primer reincorporado- quedará a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta las diferencias de prestaciones entre los vehículos para establecerlo. Los vehículos que se reincorporan no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado."

## 23) CIRCULACIÓN

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

**23.2.** 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.

**23.3.** 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:

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

**23.4.** Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

**23.5.** Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según los artículos 11.9. y 12.2. del CDI:

1. Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
2. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

**23.6.** Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado Comité — de un Expediente disciplinario.

## 24) ASISTENCIA

### 24.1. Definición

1. Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre un vehículo.
2. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia y Zonas de Asistencia Remotas (ZAR) programadas por el organizador. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el

vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

3. 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 Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA.

4. **Asistencia prohibida:**

   Se define como asistencia prohibida:

   **a)** El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en un P.A., de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar sobre el mismo alguna operación o darle indicaciones relacionadas con alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 26.1.5.

   Se prohíbe la presencia de miembros del equipo o de cualquier vehículo de miembros del equipo a menos de 1 km del vehículo de competición, excepto en:

   - Parques de asistencia.
   - Zonas de Asistencia Remota (ZAR).
   - Reagrupamientos.
   - Zonas de repostaje.
   - Zonas identificadas por boletines o comunicados del organizador.
   - Cuando los vehículos de competición que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta estén obligados a utilizar la(s) misma(s) carretera(s) al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que no se detengan en el mismo lugar al mismo tiempo.

   **b)** La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, excepto en un P.A., debiendo tenerse en cuenta —en todo caso— lo establecido para el refuelling.

   **c)** Un vehículo abandonando el itinerario del rallye.

5. La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente junto a la pancarta de preaviso de Control Horario de las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento, junto a la pancarta de Fin de Zona de Control tras el Control Stop de un tramo cronometrado.

### 24.2. Parques de Asistencia

1. Los P.A. deben estar situados en espacios pavimentados o asfaltados, lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. La circulación de los vehículos participantes se deberá prever en carriles de un solo sentido, en los que se recomienda que esté prohibido el paso del público.
2. Deberán ser indicados en el itinerario-horario del rallye con o sin un C.H. de entrada y con o sin otro C.H. de salida (las distancias de 25 m en la señalización de controles del Anexo Nº 2 del Reglamento de Rallye de Asfalto, quedan reducidas a 5 m como mínimo).
3. Si el Organizador prevé un Reagrupamiento y un P.A. seguidos, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º el P.A.
4. En los P.A. deberá haber sistemas de extinción adecuados.
5. En los P.A. se deberán prever obligatoriamente contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.
6. El Organizador podrá establecer tantos Parques de Asistencia, y con distintas ubicaciones, como sean necesarios a lo largo del Itinerario del rallye con el fin de que los vehículos participantes puedan ser revisados y repostados con comodidad y seguridad.

   Se recomienda no superar los 150 Km de recorrido sin la existencia de un P.A.
7. Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h en el interior de los P.A.
8. Se deja a criterio del Organizador la determinación de los espacios que podrán utilizar los participantes.
9. En un plazo máximo de 2 días antes del comienzo de las verificaciones, el Organizador deberá

remitir a la RFEDA un plano de ubicación del P.A., así como del lugar asignado a cada vehículo.

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

Zonas de Asistencia Remotas (ZAR)

Solo a partir del primer CH del rallye en adelante, se podrá realizar asistencia en las secciones identificadas como Zonas de Asistencia Remotas (ZAR) por el organizador.

Estas Zonas de Asistencia Remotas podrán existir entre dos tramos cronometrados y deberán:

- Estar claramente identificadas por el organizador en el Libro de Ruta, indicando su inicio y fin.
- Estar separadas del tráfico rodado.
- Incluir todas las medidas de seguridad cuando haya una zona de repostaje junto a ellas.
- Estar incluidas en el tiempo del tramo de carretera.
- Permitir que los vehículos de asistencia estacionen junto a ellas en un lugar seguro.

### 24.3. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia

**1.** Sólo un vehículo de Asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de “Asistencia” (de 28 x 15 cm) entregadas por el Organizador y colocadas en sitio visible.

**2.** Hasta dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el Organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

### 24.4. Repostajes

Localización

El repostaje está autorizado exclusivamente en las zonas de repostaje destinadas al efecto o en estaciones de servicio ubicadas en el recorrido del rallye y que estén indicadas en el libro de ruta (road-book) estando expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior. ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO repostar en las Zonas de Asistencia.

Las zonas de repostaje pueden estar localizadas en:

- La salida de los parques de asistencia.
- La salida de los parques de asistencia remotos.
- Los parques de repostaje remotos.

Deben estar correctamente indicadas en el road book.

La entrada y la salida deben estar indicadas con una lata azul o el símbolo de una bomba excepto en las estaciones de servicio.

Será obligatoria la presencia de un dispositivo contra incendios y/o dispositivos de seguridad adecuados debidamente aportadas por el organizador en cualquier zona de repostaje excepto en estaciones de servicio.

Si no hay estaciones de servicio en la ruta del rally, el organizador puede suministrar combustible conforme al Anexo J mediante un sistema de suministro de combustible centralizado. En dicho caso, el repostaje debe respetar las mismas condiciones de seguridad que para las zonas de repostaje.

Procedimiento en zonas de repostaje

Solo se pueden llevar a cabo labores de repostaje.

El organizador deberá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las estaciones de servicio autorizadas.

El personal pertinente debe llevar ropa que proporcione una protección adecuada contra el fuego.

El organizador es responsable de proteger el suelo con una manta específica que estará compuesta de un material absorbente en la parte superior y de un material impermeable en la parte inferior. Cuando dicha responsabilidad sea asignada al concursante, debe mencionarse en el Reglamento Particular de la prueba.

La responsabilidad del repostaje incumbe al concursante únicamente.

Los motores deben estar apagados durante la operación de repostaje.

La tripulación debe permanecer fuera del automóvil durante el repostaje. En el caso de que permanezcan en el interior, deberán desabrocharse los cinturones de seguridad.

Únicamente con el propósito de ayudar con el procedimiento de repostaje de su coche, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la zona de repostaje.

Un coche puede ser empujado para sacarlo de la zona de repostaje por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o oficiales sin incurrir en sanción.

Procedimiento en estaciones de servicio

Los conductores pueden usar combustible de surtidor disponible comercialmente en las estaciones de servicio marcadas en el Road Book. Este combustible debe ser suministrado directamente en el tanque del coche.

La tripulación debe utilizar únicamente el equipo a bordo y las bombas de la estación de servicio y sin ninguna asistencia externa.

Los vehículos equipados únicamente con acoplamientos de repostaje especificados por la FIA y que utilizan el combustible de las estaciones de servicio debe transportar el adaptador en el coche y mostrarlo en las verificaciones técnicas previas.

Control

El Organizador deberá nombrar oficiales para controlar las normas de los repostajes.

Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

### 24.5. Sala de Prensa

El montaje de la sala de prensa es opcional.

Siempre que sea posible, se recomienda ubicar la Sala de Prensa del Rallye junto al Parque de Asistencia o en sus proximidades.

Queda prohibido distribuir en la Sala de Prensa cualquier documento emitido por la Dirección de Carrera, los Comisarios Deportivos o los Comisarios Técnicos. En el caso de que una información emitida por los oficiales citados sea pública, el Jefe de Prensa deberá emitir -si lo estima conveniente- un comunicado redactado por el sobre la información publicada.

### 24.6. Flexi service

En el caso de rallyes de dos etapas, está permitida la asistencia de los vehículos según las indicaciones siguientes:

1. En primer lugar, deben llegar todos los coches al parque cerrado final de la primera etapa por razones de visibilidad (aficionados, patrocinadores, etc.) y permanecer allí hasta la llegada del último participante.
2. Posteriormente, se permitirá sacar los coches del parque para aquellos que quieran revisarlo.
3. El vehículo deberá regresar al Parque Cerrado, al menos, una hora antes del comienzo de la segunda etapa.

La responsabilidad y posibles consecuencias de la no vigilancia del coche será exclusivamente del participante.

El horario del Flexi service deberá ser incluido en el Itinerario-Horario del rallye.

En caso de pruebas FIA, se deberá seguir la reglamentación FIA.

## 25) NEUMÁTICOS

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos.

## 26) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

### 26.1. Disposiciones generales

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 (altura mínima de 1,50 metros y figura de señalización de 70 cm mínimo de diámetro).
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.
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.
4. La duración de la parada en cualquier zona de control no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
5. 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.
6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.
8. 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.
9. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

**26.2. Señalización de los controles**

1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo Nº 2 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.
2. Todos los controles (controles horarios, de paso, salida y llegada de tramos cronometrados y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del Anexo Nº 2 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.
3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en los dibujos del Anexo Nº 2 del Campeonato de España de Rallye de Asfalto.

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

4. **Control Horario**

   1. El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo n 1 en un panel de fondo amarillo
   2. El emplazamiento del puesto de control estará también indicado por el dibujo nº 1 sobre fondo rojo y el fin de la zona control por el dibujo nº 5 sobre fondo beige.

5. **Control de paso**

   Se utilizarán paneles en forma idéntica a los utilizados en el C.H., pero sustituyendo el dibujo nº 1 por el nº 2.

6. **Tramos cronometrados**

   1. El punto de salida estará indicado por el dibujo nº 3 en fondo rojo.
   2. La llegada estará pre-señalizada por el dibujo nº 4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se realizará el cronometraje, estará indicada por el dibujo nº 4 sobre fondo rojo.
   3. Un panel Stop sobre fondo rojo estará colocado unos 300 m más lejos. Encima de este panel deberán colocarse dos luces rojas intermitentes para optimizar su señalización.

**26.3. Zona de Control**

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

**26.4. Controles de paso**

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo Nº 2 del Campeonato de España

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

**26.5. Controles horarios**

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

**26.6. Procedimiento de control**

1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.
2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.
4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.
5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.
6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.
7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el Oficial responsable del mismo.
8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

   Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59"
9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
10. Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.
11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de Puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

**26.7. Hora de salida de los controles**

1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.
2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un Tramo Cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

   **a)** Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

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

**c)** Después de haber pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida 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.

**26.8. Eliminación de carrera.**

Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control.

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

**2.** Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario 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’

**3.** El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.

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

**26.9. Controles de Reagrupamiento**

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.

   En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

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' |

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 10 minutos.

4. Después de un reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

## 27) OUVREURS

Están prohibidos los vehículos Ouvreurs.

## 28) TRAMOS CRONOMETRADOS

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.

**28.1.** El vehículo "0" tomará la salida con un margen de 10' (diez minutos) antes de la hora establecida para el primer vehículo participante. El organizador deberá tener en cuenta la longitud del tramo cronometrado por si fuera necesario establecer un tiempo mayor.

**28.2.** 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, bajo pena de DESCALIFICACIÓN.

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

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

El equipo podrá reincorporarse a la carrera en las condiciones del Art. 22.3 salvo que consiga arrancar el vehículo, en cuyo caso Dirección de Carrera podrá decidir permitirle la salida donde considere oportuno y con la penalización pertinente. El retraso en la salida nunca podrá ser superior a 15 minutos sobre su hora estipulada y siempre antes del primer vehículo de regularidad.

**28.5.** La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.

La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta. En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.

**28.6.** 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.

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

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

**28.9.** 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 o por medio de un sistema de identificación automática (transponder) del vehículo. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

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

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

**28.11.** A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalizado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la 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.

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

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

**28.14.** Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión solo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

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

**28.16. Finalización de un Tramo Cronometrado**

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 todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.
2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
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.
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.
5. En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la Competición, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el 28.16.1.
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.

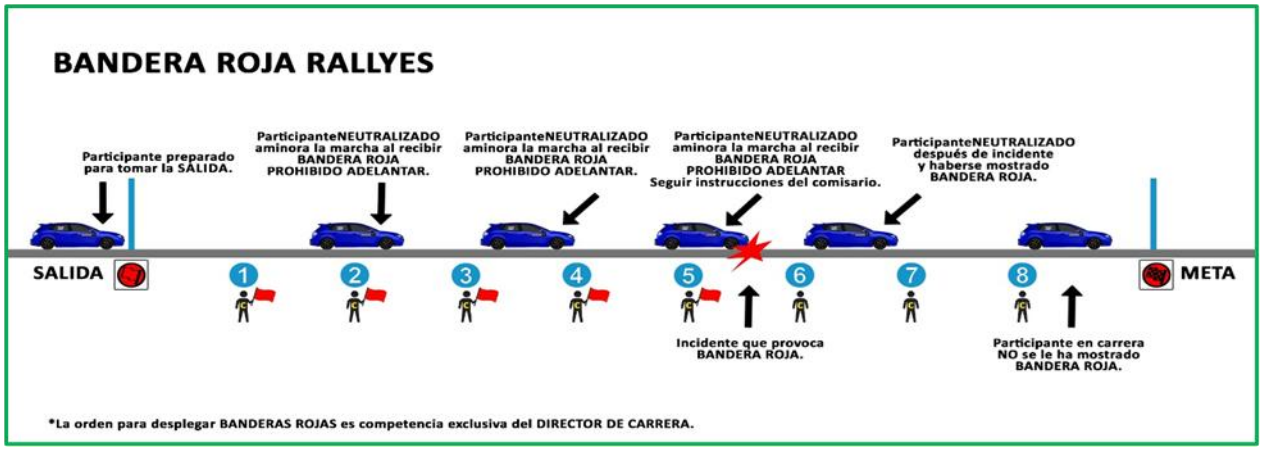
7. Lo dispuesto en el apartado 28.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas rojas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

8. **Bandera roja**

   Los equipos a los que se les 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 encuentre.

   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 la normativa.

   No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.




**28.17. Vehículos de Seguridad**

Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados como “00” y “0”. Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye no podrá actuar como vehículo de seguridad después de su abandono.

**28.18. Plan de Seguridad**

El Plan de Seguridad deberá estar conforme al Protocolo de Seguridad para Rallyes Históricos de la RFEDA y deberá enviarse con una antelación mínima de 30 días para su aprobación por parte de la RFEDA.

**28.19. Seguridad de los participantes**

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

2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

## 29) PARQUE CERRADO

**29.1. Generalidades**

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

1. Desde su entrada en un parque de salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

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.

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.

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

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

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

6. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

   En el interior de un Parque Cerrado, excepto en los correspondientes a zonas de control, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

7. 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.

**29.2. Reparación en el Parque Cerrado**

1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que pueda afectar a la seguridad de la circulación por carretera; este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un Comisario Técnico.

2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

3. Como excepción a las normas de Parque Cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un Parque Cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de Etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 29.2.2.

5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario será penalizado.

## 30) CLASIFICACIONES

**30.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones**

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

**30.2. Publicación de resultados**

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 final provisional**: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.

   **Clasificación final oficial:** clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

**30.3. Clasificaciones en cada competición puntuable**

En cada competición puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones tramo a tramo y acumuladas, que comprenderán a los participantes siguientes:

— Equipos y vehículos Pre 81, Pre 92 y Pre 2000 conjuntamente.

— Equipos y vehículos Classic.

— Otros equipos y vehículos que pudieran ser aceptados.

En cada competición puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones generales scratch que comprenderán a los participantes siguientes:

— General Scratch de la prueba con equipos y vehículos Pre 81, Pre 92 y Pre 2000 conjuntamente.

— Campeonato de España Absoluto de Rallyes Históricos – Pre 81 + Pre 92.

— Campeonato de España de Rallyes Históricos – Pre 81.

— Campeonato de España de Rallyes Históricos – Pre 92.

— Campeonato de España Absoluto de Rallyes Históricos – Pre 2000.

— Copa de España de Rallyes Históricos – Categoría Classics.

— Trofeo de España de clubes/escuderías de Rallyes para Vehículos Históricos de Velocidad (en cada certamen anterior).

**31) 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.

**32) TROFEOS**

**32.1. Trofeos**

— Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general Scratch de la prueba con equipos y vehículos Pre 81, Pre 92 y Pre 2000 conjuntamente.

— Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general Scratch Pre 81.

— Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general Scratch Pre 92.

— Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general Scratch Pre 2000.

— Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general Scratch de categoría Classics.

— Tres primeros clasificados (piloto y copiloto) de la clasificación general Scratch del Trofeo 1600 cc.

Este artículo establece los trofeos mínimos a entregar en la ceremonia de entrega de premios pudiendo, a criterio del Organizador, aumentar el número de los mismos o incluso entregar otros adicionales.

Los trofeos deben ser iguales en todas las categorías, exceptuando el del ganador absoluto, que podrá ser de diferente tamaño.

**32.2. Reparto de Trofeos**

1. La entrega de trofeos se realizará en el podium de llegada de la Competición.
2. Los organizadores deberán poner los medios necesarios para que el acto sea atractivo para los espectadores y cuente con la asistencia de Autoridades, Patrocinadores y cuantas personas se entienda deban estar presentes.

**32.3. Último sector**

Al objeto de que el procedimiento se realice en las mejores condiciones, se recomienda al organizador que conceda un tiempo adecuado y amplio para realizar el Sector.

**32.4. Zona de espera**

1. Entre el C.H. de llegada y el pódium se habilitará una “Zona de espera” con capacidad suficiente para acoger a los vehículos que retirarán trofeos. El organizador designará un responsable del acto

de entrega y le proveerá de los medios técnicos y humanos necesarios para desempeñar su labor. La "Zona de espera" deberá estar acotada para evitar el acceso de público (recomendado el uso de vallas).

2. Debe preverse una zona VIP para el acceso de autoridades, invitados y medios de comunicación.
3. El presentador del acto debe aprovechar para entrevistar a los pilotos.
4. El intervalo de tiempo entre el tiempo teórico de paso del vehículo por el C.H. y el Pódium, deberá oscilar entre 5 y 20 minutos. En ningún caso podrá comenzar el Acto mientras alguno de los vehículos participantes se encuentre disputando un tramo cronometrado.

**32.5. Pódium**

El pódium de llegada deberá estar ubicado en un espacio suficientemente amplio para realizar la ceremonia en las mejores condiciones.

**32.6. Procedimiento de entrega**

**a)** El organizador deberá prever que tanto el lugar previsto para ubicar los trofeos y el cava, como el de las personas que entregarán los trofeos e invitados al acto, estén en una zona de fácil acceso para la entrega de los mismos. Esta zona será restringida y únicamente podrán acceder las personas acreditadas a tal efecto.

**b) Orden de entrega**

1. El presentador llama al primer clasificado de la clasificación Scratch Pre81 del rallye. El equipo sube con su vehículo al pódium. Paran encima del pódium, salen piloto y copiloto y se les entrega sendas botellas de cava (recomendado usar mágnum). Estas botellas se las pueden entregar dos azafatas o si se considera oportuno alguna personalidad presente en el acto. Cuando ha terminado el equipo desaloja el podio.
2. El presentador llama al segundo clasificado. El equipo sube con su vehículo al pódium. Paran encima del mismo, salen piloto y copiloto y saludan. Bajan del pódium.
3. El presentador llama al tercer clasificado. El equipo sube con su vehículo al pódium. Paran encima del mismo, salen piloto y copiloto y saludan. Bajan del pódium.
4. Se coloca el podio de pilotos por delante, o encima del pódium de vehículos. El presentador pide que suba el equipo (piloto y copiloto) clasificado en tercer lugar, a continuación, el equipo que ha finalizado en segunda posición, y —por último— los primeros. Cuando están los seis arriba, las personalidades comenzarán la entrega de Trofeos, entregando primero al equipo clasificado en tercer lugar, a continuación, al equipo clasificado en segunda posición y por último al primero. Conviene tener a las seis personalidades ya preparadas con los trofeos. Si por alguna circunstancia fuera necesario entregara alguno de los seis, un segundo trofeo, una azafata acompañará a la persona que hace la entrega con ese segundo trofeo, para cuando la personalidad haya entregado el primero, pasarle el segundo para que lo entregue.
5. En los rallyes puntuables para un Campeonato FIA, acto seguido se realizará el pódium correspondiente a los tres primeros equipos de la clasificación del Campeonato de España, siendo obligatoria la asistencia de los pilotos a los dos pódium.
6. Se repite lo mismo que en el apartado anterior 1, 2 y 3 para Pre 92, Pre 2000 y Categoría Classics, pero sin subir el coche al pódium.

**Aspectos importantes**

1. Elegir un emplazamiento singular para el pódium de salida y Parque Cerrado.
2. Que la construcción del pódium sea sólida y su decoración cuidada.
3. Si la hora de la entrega es posterior a la puesta de sol, prever iluminación artificial.
4. Mostrar siempre el logotipo de la RFEDA.
5. Recomendable el uso de banderas (local, autonómica, nacional, RFEDA).
6. Carpa junto al pódium.
7. Tribuna de fotógrafos.
8. Buen sistema de megafonía y un speaker.
9. Control de accesos a la zona de pódium.

**32.7. Parque Cerrado**

1. Una vez recogidos los trofeos del pódium, el equipo llevará su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua.

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.

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.

## 33) RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

**33.2.** Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 euros, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

**33.3.** 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.

**33.4.** 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.

**33.5.** 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.

**33.6.** Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Art. 14 del CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 Euros.
De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo.

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

## 34) ACTAS E INFORME FINAL

### 34.1. 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.

### 34.2. Informe Final

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

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

## 35) PUNTUACIONES

### 35.1. Atribución de puntos para los Campeonatos, Copas y Trofeos de España:

**Campeonato Absoluto:**

| POSICIÓN | PUNTOS |
|---|---|
| 1 | 30 |
| 2 | 27 |
| 3 | 24 |
| 4 | 22 |
| 5 | 20 |
| 6 | 16 |
| 7 | 14 |

| | |
|---|---|
| 8 | 12 |
| 9 | 10 |
| 10 | 8 |
| 11 | 6 |
| 12 | 5 |
| 13 | 4 |
| 14 | 3 |
| 15 | 2 |

**Para los demás certámenes:**

| POSICIÓN | PUNTOS |
|---|---|
| 1 | 30 |
| 2 | 27 |
| 3 | 24 |
| 4 | 22 |
| 5 | 20 |
| 6 | 16 |
| 7 | 14 |
| 8 | 12 |
| 9 | 10 |
| 10 | 8 |

**35.2. Atribución adicional de puntos (excepto para el Trofeo de Clubes/Escuderías)**

- 2 puntos para la tripulación por tomar la salida* en el rallye con vehículos de cualquier categoría.
- 2 puntos para la tripulación por finalizar el rallye (llegada al parque cerrado final o, en caso de reincorporarse a carrera tras un abandono, si se han completado del 50% de los tramos cronometrados).
- 3, 2 y 1 puntos respectivamente al 1º, 2º y 3º clasificados en un tramo cronometrado que se determinará como TC Plus en el itinerario-horario. En el caso de que el TC Plus se anule, se otorgarán los puntos en base a la calidad de los resultados en los tramos cronometrados, de la siguiente forma. 3 puntos al equipo que más primeros tenga, 2 al siguiente y así sucesivamente.

*: Por tomar la salida se considera pasar el primer Control Horario de salida de la prueba.

**36) RESULTADOS A RETENER**

**36.1.** Se podrán retener:

En el caso de seis (6) o más pruebas:

- ~~Un máximo de cinco (5)~~ Todos los resultados menos uno (1) en el caso del campeonato absoluto.
- ~~Un máximo de cuatro (4)~~ Todos los resultados menos dos (2) en el caso de los campeonatos por categorías.

En el caso de menos de seis (6) pruebas:

- Todos los resultados menos uno (1) en el caso del campeonato absoluto.
- Todos los resultados menos uno (1) en el caso de los campeonatos por categorías.

No obstante, todos los participantes que quieran optar al campeonato absoluto deberán haber tomado la salida* en, al menos, cinco (5) pruebas si se celebran seis (6) o más. Y en todas menos una (1) si se celebran menos de seis (6).

*: Por tomar la salida se considera pasar el primer Control Horario de salida de la prueba.

**36.2. Clasificación final de cada certamen**

Para poder optar a cualquier certamen convocado será de aplicación lo establecido en el artículo 27.1. de las PCCCCTCE.

**37) SEGURIDAD**

Las medidas de seguridad de las competiciones puntuables, de los tramos cronometrados y de los parques de asistencia se encuentran en el Anexo 1. “Servicios Médicos para pruebas” a las PCCCTCE.

**38) TROFEO POR CLUBES/ESCUDERÍAS**

Cada club/escudería deberá estar en posesión de la licencia de concursante EC o CC.

Para la clasificación de cada competición, se tomarán en cuenta los dos mejores resultados de los pilotos integrantes de cada club/escudería.

La clasificación final del trofeo de clubes/escuderías deberá respetar lo dispuesto en el art. 35 referente a las puntuaciones.

El ganador final del trofeo será el club/escudería que más puntos acumule a lo largo de la temporada en base a lo dispuesto en el art. 36 referente a resultados a retener.