



## NOVEDADES REGLAMENTARIAS 2015

Ponente: Antonio Segura

2

.../...

### 3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La R.F.E. de A. establece para el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno 2015 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Rallyes Todo Terreno:

- Campeonato de España de Competidores de Rallyes Todo Terreno.
- Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno para Marcas.
- Copa de España de Copilotos de Rallyes Todo Terreno.
- (a) Copa de España de Pilotos de Rallyes de Regularidad Todo Terreno
- (a) Copa de España de Copilotos de Rallyes de Regularidad Todo Terreno
- Trofeo de España de competidores de Rallyes Todo Terreno Grupo T1.
- Trofeo de España de competidores de Rallyes Todo Terreno Grupo T2.
- Trofeo de España de Buggies Especiales de Rallyes Todo Terreno (definidos en el Anexo 9)
- **(b) Trofeo de España de Buggies.**
- Trofeo de España de vehículos Históricos( definidos en el Anexo 9)
- Trofeo de España de pilotos femeninos de Rallyes Todo Terreno.
- Trofeo de España de copilotos femeninos de Rallyes Todo Terreno.
- **Trofeo de España de competidor Categoría OPEN (definidos en el Anexo 9)**

(a) Las Copas de España de pilotos y copilotos de RTT de Regularidad se registrarán por el Reglamento Deportivo del Campeonato de España, excepto en los artículos recogidos en su Reglamento específico y que está recogido en el Anexo 12.

**(b) El Trofeo de España de Buggies se registrará por el Reglamento Deportivo del Campeonato de España, excepto en los artículos recogidos en su Reglamento específico recogido en el Anexo 14.**

.../...

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

.../...

3.2 Características de las pruebas.

.../...

6. Para las Competiciones del Campeonato de España de RTT se aplicará un coeficiente dependiendo del kilometraje mínimo.

- ~~a) Los Rallyes de Coeficiente 1 deberán tener una etapa con un kilometraje mínimo de 180 kms.~~
- ~~b) Los Rallyes de Coeficiente 2 deberán tener dos etapas y un kilometraje mínimo de 300 kms.~~
- ~~c) Pruebas FIA: coeficiente 3.~~
- ~~Dependiendo del coeficiente aplicado al Rallye, se deberá seguir el Programa Horario especificado en el Anexo 11 Reglamento Particular de la Prueba.~~

3

### 1. Competiciones de coeficiente 1

- Kilometraje cronometrado mínimo: 200 km.

### 2. Competiciones de coeficiente 2

- Kilometraje cronometrado mínimo: 400 km.

### 3.- Competiciones de coeficiente 3

- Kilometraje cronometrado mínimo: 700 km.

### 4.-Baja Aragón.

La Baja Aragón en razón a que es una competición internacional, será coeficiente 3 independientemente de los kilómetros y la puntuación será según Reglamento particular del Campeonato de España aprobado por la RFEDA.

## 6) ASPIRANTES Y LICENCIAS

- 6.1. Todos los competidores, pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias correspondientes, válidas para el año en curso, expedidas por la R.F.E. de A. (o por su A.D.N.)

Los deportistas con licencia expedida por una ADN distinta a la R.F.E de A., ~~puntuaran y bloquearan puntuaciones si previamente a su participación así lo manifiestan por escrito a la R.F.E.de.A. únicamente podrán puntuar y bloquear puntuaciones en las siguientes condiciones:~~

- ~~a) Haber participado con anterioridad a la Baja España 2014 en alguna de las pruebas del Campeonato.~~
- ~~b) Manifiestar (por escrito) y antes de la celebración de la Baja España 2014 que participará en otras pruebas del Campeonato de España 2014.~~

~~En ese caso, el escrito deberá acompañarse de un importe de 1000 euros que servirán para cubrir en parte o totalmente los derechos de inscripción de la prueba siguiente.~~

4

.../...

## 12 INSCRIPCIONES

.../..

12.3 Los derechos de inscripción a cada una de las competiciones del Campeonato, quedan establecidos en:

- a) Competiciones coeficiente 1      máximo ~~500~~ 600 euros + IVA
- b) Competiciones coeficiente 2      máximo ~~600~~ 800 euros + IVA
- c) **Competiciones coeficiente 3      máximo 1000 euros + IVA**
- d) Competiciones F.I.A. ~~(coeficiente 3)~~      ~~a designar por el~~ **a criterio**  
Organizador

**Los clubes organizadores podrán al inicio de la temporada ofrecer condiciones especiales para los equipos que se inscriban a todas las competiciones del campeonato. En tal caso será publicado en la web oficial del campeonato.**

.../...

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

15.1. Además de lo establecido en el art. 5 del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.

15.2. La señalización en el itinerario de la prueba para indicar la dirección a tomar en las bifurcaciones y cruces, se realizará por medio de cintas **y/o pegatinas** de diferentes colores. Esta señalización, en los sitios más conflictivos, se podrá reforzar por medio de flechas.

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

Las cintas/pegatinas, en cualquiera de los casos SIEMPRE ESTARAN COLOCADAS EN LA PARTE DERECHA DEL RECORRIDO, en ningún caso se colocarán en la parte izquierda de la pista. ~~Sólo y como excepción la~~

~~amarilla de peligro (en el supuesto de 3 peligros) podrán y deberán ponerse en los dos lados.~~

5

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

La cinta/pegatina naranja o azul claro deberá colocarse al menos en una distancia no superior a ~~400~~ 25 metros desde que se haya superado un cruce de caminos. En tramos largos en donde sea pista principal, al menos cada kilómetro deberá colocarse una señal de confirmación.

La amarilla deberá colocarse como máximo a una distancia de ~~50~~ 25 metros de donde esté situado el peligro y como mínimo 10 metros.

.../...

## 18) CONTROL DE POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO ~~← BANDERAS AZULES~~

### G.P.S.

- ~~1. En las pruebas puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización del sistema GPS oficial de la R.F.E. de A. para todos los equipos inscritos, tanto durante el transcurso de los reconocimientos como durante el del rallye.~~
- ~~2. La normativa establecida para el uso del sistema GPS será publicada mediante Circular y deberá ser incluida al final del Reglamento Particular de la prueba. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.~~
- ~~3. El equipo que no devuelva el GPS y/o el teléfono vía satélite, o que devolviéndolos lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1000 euros.~~

18.1. En las competiciones puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización de un sistema GPS para la localización de los vehículos participantes. El sistema deberá estar conforme a lo establecido en el anexo 13.

18.2. El sistema GPS, a elección del organizador, contemplará los puntos de control con las coordenadas de paso obligatorio del participante. El sistema avisará al Director de Carrera de las incidencias acerca de los equipos que no hayan pasado por uno o varios puntos de control, pudiendo ser sancionados hasta con la exclusión si no se ha seguido el road-book.

## ~~10.1~~ BANDERAS AZULES

- ~~18.3. Los Organizadores, deberán especificar en el road book aquellos controles que disponen de BANDERA AZUL, estando los mismos asistidos por oficiales con licencia en vigor, expedida por la R.F.E. de A.. Dichos oficiales tendrán facultad y obligación de realizar informe sobre infracciones en el no respeto a la señal de bandera azul.~~
- ~~18.4. El equipo al que se le muestre BANDERA AZUL, deberá ceder el paso, facilitando el adelantamiento (dentro de la medida de lo posible) al vehículo que le ha alcanzado.~~
- ~~18.5. A partir del momento que a un equipo se le muestra bandera azul, desde Dirección de Carrera y a través del sistema GPS, se llevara un seguimiento de estos vehículos por si se detecta que no se facilita el adelantamiento. En ese caso se pasara informe a los Comisarios Deportivos, que aplicaran la correspondiente penalización al participante por incumplimiento a la norma de banderas azules.~~

## ~~10.2~~ SENTINEL

~~En el caso de que el organizador prevea en el Reglamento Particular de la prueba la instalación y uso del sistema SETINEL o similar, no habrá banderas azules y será obligatorio el uso del sistema mencionado. El coste~~

~~.../...~~

## 21) PRUEBA PRÓLOGO / SUPER-ESPECIAL

- 21.1. Además de lo establecido en el art. 2.a) del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación
- 21.2. Está prohibido el reconocimiento de la prueba Prologo/ Súper-Especial.
- 21.3.** A los equipos que habiendo tomado la salida la prueba Súper-Especial no hayan completado el recorrido de la misma o que hayan obtenido un tiempo superior al Tiempo Máximo ~~se les adjudicará el Tiempo Máximo especificado en el Reglamento Particular.~~ **en alguna de las mangas. Se le aplicara el peor tiempo de la misma y una penalización.**
- 21.4.** **Al equipo que no tome la salida por cualquier motivo en alguna de las mangas, se le aplicara una penalización por cada manga no realizada ,**





**21.5.** A los equipos que por causa de fuerza mayor aceptada por los Comisarios Deportivos, no puedan tomar parte en esta prueba Súper-Especial, se les ~~adjudicará el Tiempo Máximo, más 3 minutos.~~ **aplicara el peor tiempo de los clasificados más la penalización correspondiente, tomando la salida del 1º Sector Selectivo en último lugar. Si este caso se diera en más de un equipo, estos se ordenarían por orden de lista de inscritos.**

**21.6.** La prueba súper-especial servirá para establecer el orden de salida para el primero de los sectores selectivos. Asimismo, el tiempo invertido se acumulará al general impartido en la prueba.

**21.7.** Después de la Súper Especial se entrara en una Asistencia de 30 Minutos para pasar a continuación a Parque Cerrado o Parque de Pre-salida.

.../...

## **22) SALIDA**

.../...

### **22.7. Súper Rallye**

1. Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de una etapa, podrán tomar la salida en el Sector Selectivo siguiente con la condición de comunicar su intención por escrito, al Director de Carrera, y con el tiempo necesario para su aceptación.
2. A los equipos que se aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo en los Sectores Selectivos no realizados, los tiempos máximos mas los tiempos suplementarios indicados en el Reglamento Particular. **El tiempo mínimo suplementario que deberá contener el reglamento para esta penalización será de 30 minutos y en caso de 2 sectores selectivos en la misma etapa, la penalización será por sector selectivo no realizado.**
3. Si la prueba está dividida en 2 jornadas, el participante que se retire en la primera, deberá salir obligatoriamente en el primer sector selectivo de la segunda jornada para acogerse al Súper Rallye.
4. En el caso de que en la misma Etapa se realice más de un Sector Selectivo y un participante quiera reengancharse al Súper Rallye, deberá comunicar su intención y presentarse en la salida del reagrupamiento anterior al siguiente Sector Selectivo obligatoriamente antes de la salida del último vehículo que vaya en carrera.
5. Por razones de seguridad únicamente, el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de algún piloto. En ningún caso, un piloto así

reposicionado podrá tomar la salida delante de los 10 primeros clasificados de la Sección o Etapa en cuestión.

6. Para estar incluido en la clasificación final, es necesario haber acabado el último Sector Selectivo de la Competición , **además de realizar los Controles Horarios siguientes haber realizado todo el recorrido de este sector**, incluyendo el CH de entrada al Parque Cerrado fin de Rallye.

.../...

## 24) ASISTENCIA

### 24.1. Definición

1. Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre un vehículo.
2. Cada Etapa finalizara en el Control Horario de entrada al Parque de Asistencia final.

El organizador deberá prever un Parque Cerrado nocturno vigilado, siendo la hora máxima de entrada en el mismo la estipulada en el Reglamento Particular. En caso de no poder meter el vehículo en Parque Cerrado antes de la hora máxima estipulada, el vehículo deberá estar en Parque Cerrado 1 hora antes de la salida del primero de los vehículos, no siendo autorizado a tomar la salida el participante que a esa hora no esté dentro del Parque Cerrado. Los Comisarios Técnicos – bajo su criterio- podrán verificar el vehículo una vez que éste haya entrado en Parque Cerrado.

~~En cualesquiera de los casos~~, Cualquier reparación habrá de realizarse en el Parque de Asistencia, por lo que en caso de avería, el vehículo deberá ser rescatado por sus asistencia y llevado al Parque **de Asistencia o reparado en el mismo lugar de la avería de acuerdo con lo establecido en el artículo 24.1.3** , estando totalmente prohibido llevar el vehículo a ningún Taller o Local particular, siendo obligatorio ir directamente desde el lugar de la avería al Parque de Asistencia, al mismo tiempo que QUEDA PROHIBIDO ABANDONAR EL PARQUE DE ASISTENCIA durante el periodo que va desde la finalización de la Etapa y la salida de la siguiente, debiendo pasar directamente desde este al Parque Cerrado.

.../...

## 27) SECTORES SELECTIVOS

.../...



27.14. Los Controles Stop serán, además, Controles Horarios de Salida del Sector siguiente. En el Carnet de ruta junto a la casilla de salida del Sector deberá existir una casilla para que el cronometrador del Control Stop anote el número del vehículo anterior, debiendo respetarse obligatoriamente este orden para la entrada en el siguiente control.

27.15. Salvo disposición en contra en el Reglamento Particular, la asistencia está prohibida en el transcurso de un sector selectivo fuera de las zonas de asistencia previstas en el libro de ruta (road-book).

27.16. Los tiempos máximos para realizar cada sector selectivo deberán estar claramente definidos en el reglamento particular o complemento y reflejados en el carnet de control.

Estos tiempos máximos podrán ser modificados por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera.

Sobrepasar el tiempo máximo fijado para un sector selectivo, entrañará una penalización y por razones de seguridad, y a criterio del Director de Carrera se le puede impedir tomar la salida en el siguiente sector. Al mismo tiempo, durante el desarrollo del Sector Selectivo, todo equipo que pase por cualquier Control de Seguridad con un retraso superior a 30 Minutos sobre la hora teórica de paso, queda eliminado del Sector por el Director de Carrera, indicándole en el C.S. correspondiente que debe abandonar el recorrido por el lugar más cercano de donde se encuentre, pudiendo reengancharse al Súper Rallye si no se trata del último Sector selectivo.

27.17. En el transcurso de un sector selectivo, todos los participantes están obligados a facilitar el adelantamiento al vehículo que los alcance. Incumplir esta norma supondrá una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN, a criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos.

#### 27.18. SISTEMA DE AVISO DE ADELANTAMIENTOS ( STELLA )

Será obligatorio la instalación y uso del sistema de aviso de adelantamientos denominado STELLA. El importe y condiciones de uso así como instalación se recogen en el ANEXO 13

27.19. El participante que haga caso omiso a las señales del sistema Stela y tras el informe del responsable del sistema, será penalizado de acuerdo con lo establecido en Anexo 1.

.../...

## ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Las novedades 2015 persiguen la consecución de 3 campos importantes:

A .- Lograr el incremento de participantes en el campeonato, buscando distintas fuentes de ingreso de los mismos.

B .- Aumentar la seguridad de los participantes así como velar por la igualdad y competencia de los mismos.

C .- Tratar de dar el máximo de calidad e imagen a las pruebas del CERTT 2015.

En el primero de los apartados, las novedades se centran en la convocatoria de la categoría OPEN y una nueva Copa de Bugys.

La categoría OPEN concentraría la participación de vehículos que no cumplen la normativa FIA ni la RFEDA en materia de motores, bridas, etc, si bien la normativa de seguridad si tienen que cumplirla en todos los casos.

Se piensa en prototipos tipo *coches score* americanos, preparaciones inglesas que no llegan al peso mínimo, bridas etc..... vehículos que aportarían un plus de espectáculo al CERTT ante la falta de nuevos vehículos. En ésta nueva categoría tendríamos los posibles coches eléctricos o híbridos. Estos participantes sólo puntuarían en esta categoría y no en el campeonato absoluto de España.

En el apartado de Bugys, se crea una Copa de España para vehículos bugys de marcas como Polaris, Can An, Artic Car... que en Portugal tienen un fuerte auge y en España no cuajan. Se trata de vehículos a los que la preparación sería básica, sólo harían la mitad el recorrido, licencia el primer año la Estatal Restringida y saldrían después de los del campeonato absoluto.

En el tema de la seguridad y velar por la igualdad y competencia de los participantes, se acuerda que los peligros importantes además de en el rutómetro, con 25 metros mínimo, estarán marcados en el terreno con carteles.

Asimismo la incorporación del nuevo sistema GPS facilitado por ANUBE ha supuesto un adelanto importantísimo para saber desde dirección de carrera la posición exacta de cada piloto y también detectar directamente el sistema aquellos equipos que hacen recortes, pues el sistema comunicará

automáticamente al Director de carrera esas incidencias con un informe del recorte y tiempo ganado.

11

En el apartado de calidad e imagen de las pruebas, efectivamente, se imponen nuevos coeficientes con el fin de premiar a los clubes que se esfuerzan en obtener el máximo de kilómetros cronometrados, marcaje unificado y realizado por el mismo equipo en todas las carreras, etc.

Igualmente se plantearon otras novedades como la de que la etapa prólogo o superespecial no tendrá reconocimiento lo que hace que se gane un tiempo bueno a favor de los equipos y la competición en general.

## EL GPS STELLA: LA NOVEDOSA HERRAMIENTA

Ponente: Marcos Iglesias - Anube Sport

12

Descripción de su funcionamiento

## ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Marcos Iglesias hace una magnífica presentación de esta herramienta de trabajo.

Las novedades en TT para el 2015 que aportan ambos instrumentos son los siguientes:

**GPS.** Se incorporará el track del recorrido y el sistema automáticamente detectará en función de la información previa facilitada, los recortes que hagan los vehículos de competición y con el informe que emita el sistema los oficiales del rally podrán sancionar,

**ANUBE.** Además del aviso de adelantamiento, esta temporada 2015 avisará de los peligros mediante señales acústicas y luminosas así como los controles de velocidad.

## LOS INFORMES DEL GPS

Ponente: Paco Antón

13

¿Son legales los informes de GPS, al no estar firmados por un oficial con licencia?

¿Qué licencia debiera tener este oficial?

## ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Tras las dudas generadas en cuanto a la validez de un informe emitido por alguien carente de licencia, se acuerda que la persona responsable de emitir los informes de GPS, sea un oficial con su preceptiva licencia.

## INCUMPLIMIENTO POR PARTE DE LOS ORGANIZADORES

14

Ponente: Paco Antón

¿Qué consecuencias se deben derivar por el incumpliendo de las normas (montaje de tramos, marcajes de los tramos, transmisiones, GPS, oficinas de carrera, documentaciones), por parte de los organizadores?

### ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda recordar a cada Organizador los deberes y obligaciones que comporta asumir la organización de una prueba de Campeonato de España.

Con ello se pretende elevar los estándares de calidad de las pruebas, y evitar en lo posible los incumplimientos de las normas.



## LUGAR PARA LAS VERIFICACIONES TÉCNICAS

Ponente: Baldomero Corona

15

Se recomienda que los Organizadores de Pruebas de Todo Terreno, cuiden el emplazamiento destinado a albergar las Verificaciones Técnicas previas como finales ya que estas condiciones repercuten en el correcto desarrollo de dichas verificaciones.

El lugar asignado debiera estar asfaltado de tal forma que ante condiciones climáticas adversas, no se convierta en un barrizal.

Las condiciones de visibilidad deben ser óptimas. No debieran desarrollarse en garajes subterráneos.

La privacidad de los procesos de verificación, debe respetarse en todo momento.

## ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda recordar a cada Organizador la conveniencia de mejorar la calidad de las infraestructuras dedicadas a albergar las verificaciones técnicas y además, dotarlas de un elevador.