

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

1) AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

El presente reglamento deportivo es de aplicación en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra 2019.

2) DEFINICIONES

2.1. Inicio del rallye.

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

2.2. Etapa

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

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 18 horas de conducción.

Un tiempo máximo de 3 horas para Reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

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

2.3. Sección

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.

2.4. Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.5. Sector de enlace

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

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

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

2.6. Reagrupamiento

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

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

2.7. Neutralización

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

2.8. 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 prueba y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

2.9. Zonas de control

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

2.10. Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo, excepto lo estipulado en el artículo 27.

2.11. Asistencia prohibida

El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los

transportados en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo tal como se define en el artículo 27.

También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo.

2.12. Reconocimientos

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

2.13. Final del rallye

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

2.14. Carnet de control

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

2.15. 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 en hojas de color amarillo (**Tablón de Anuncios web**).

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

Los complementos serán publicados por:

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

Por los Comisarios Deportivos de la prueba 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.

2.16. Comunicado

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

2.17. Concurante

Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante valedera para el año en curso (ver PCCCTCE).

2.18. 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 podrán conducir en el transcurso de la prueba y –en ese caso– deberán obligatoriamente ser titulares de una licencia de piloto (ver PCCCTCE).

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

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

3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La RFEDA establece los Campeonatos y las Copas y Trofeos de España de Rallyes de Tierra siguientes:

CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA 2019	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	VEHÍCULOS ADMITIDOS
Campeonato de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos	Todos los vehículos admitidos
Campeonato de España de Rallyes de Tierra para Marcas	Vehículos de marcas con licencia de marca
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos 2 Ruedas Motrices	Vehículos 2RM hasta 2000 cc excepto los tracción trasera
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos de Gr. N	Vehículos de Gr. N (Art. 254 del Anexo J) y S2000 (Art. 254A del Anexo J)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos Femeninos	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra de Pilotos y de Copilotos Júnior (nacidos a partir del 1.01.1994)	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos Senior (mayores de 50 años)	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Históricos	Vehículos Históricos Campeonato de España de Rallyes Históricos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos R5	Vehículos de Grupo R5
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos R3	Vehículos de Grupo R3 y R3T
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos R2	Vehículos de Grupo R2
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Propulsión	Vehículos de cualquier grupo de tracción trasera únicamente
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Nacional 5 (N5)	Vehículos de Grupo Nacional 5 (N5)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Nacional 3 (N3)	Vehículos de Grupo Nacional 3 (N3)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Escuderías	Todos los vehículos

3.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- El presente reglamento deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra y sus anexos.
- El reglamento particular de la prueba.

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.

4) COMPETICIONES PUNTUABLES

El número de competiciones puntuables para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra constará de un máximo de ocho (8).

5) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

La normativa a aplicar en las competiciones puntuables viene recogida en el anexo nº 8.

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).

6.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas en el artículo 6.3. y válidas para el año en curso.

6.3. Cuadro de licencias emitidas:

CAMPEONATO DE RALLYES DE TIERRA 2019 (CERT 2019)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
PILOTO	P (o similar)	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2019	PUNTÚA Y BLOQUEA
COPILOTO	CO (o similar)		
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPP (o similar)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PERMISO DE UN SOLO EVENTO COPILOTO	PPC (o similar)		

6.4. Asimismo, podrán participar —puntuando y bloqueando— deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

7) 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 del piloto o copiloto está prohibido.

- b) Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- c) Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el anexo 8 y en el reglamento particular de la prueba.
- d) Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.
- e) Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye.
- f) En el transcurso de un Sector de Enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción a esta regla será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una penalización.
- g) Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el artículo 6 del anexo 8.
Además de lo dispuesto en el anexo 8, el parabrisas y las demás superficies acristaladas deben quedar totalmente libres, excepto:
 - Parabrisas delantero: una banda de 10 cm. de alto en su parte superior.
 - Cristal trasero: una banda de 8 cm. de alto.
- h) En caso de rotura del cristal, la multa por falta de los nombres del equipo no será aplicada.

8) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

La normativa de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el anexo nº 9.

La no conformidad de un vehículo con esta normativa será objeto de no autorización a tomar la salida o una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos que puede llegar a la descalificación.

8.1. Autorización de otros Certámenes.

La RFEDA podrá autorizar la celebración de otras competiciones dentro de la prueba, de acuerdo con lo previsto en las PCCCTCE.

9) SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

10) PUBLICIDAD

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación el anexo nº 8 y en el reglamento particular de la prueba.

11) OFICIALES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo dispuesto en el anexo nº 8.

11.1. Control del itinerario y de los tramos cronometrados

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

- a) Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, suministrado por el organizador.
- b) Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 40 minutos antes de la salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo "0").
- c) Si durante el recorrido del tramo cronometrado es alcanzado por el vehículo "0", se deberá parar, situarse fuera de la carretera y esperar el paso del vehículo "escoba" antes de volver a ponerse en marcha.

12) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

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

12.1. ~~Por el mero hecho de firmar~~ **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 CDI.

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

- a) Participantes asiduos del Campeonato (incluyendo las Copas Monomarca de carácter estatal, aprobadas por la RFEDA).
- b) Orden de recepción de las inscripciones.
- c) A criterio del organizador de la prueba.
- d) Si por necesidades expresas del organizador hubiese que superar los 100 inscritos este solicitara la excepcionalidad a la RFEDA.

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.**

12.5. El cierre de inscripciones se realizará el ~~viernes~~ **jueves a las 14,00 horas** de la semana anterior a la prueba.

~~Los concursantes que quieran inscribirse deberán remitir al comité organizador, la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada y acompañada de los correspondientes derechos de inscripción.~~

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

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

~~La solicitud de inscripción (anexo 10) deberá enviarse obligatoria y exclusivamente por correo electrónico a la sede del comité organizador del rallye. Ninguna inscripción será considerada válida si no han ingresado los derechos establecidos.~~

12.7. Se establece unos derechos de inscripción por competición de 470 euros más IVA, aceptando la publicidad propuesta por el organizador. En caso contrario, los derechos de inscripción podrán ser doblados.

Estos derechos **NO** incluyen el GPS.

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

- a) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
- b) En el caso de que la competición no se celebrara.

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

12.9. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma categoría.

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

- Los organizadores antes del comienzo de la entrega de documentación.
 - Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de la entrega de documentación y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.
- Solamente la RFEDA puede autorizar el cambio conjunto de piloto y copiloto.

12.11. **Lista de inscritos**

12.11.1.- La lista definitiva de inscritos, ~~deberá~~ será publicada el lunes de la semana de la celebración de la prueba **a las 13,00 horas** y será confeccionada de acuerdo con los siguientes criterios:

a).- Pilotos prioritarios.

b).- El resto de pilotos inscritos.

12.11.2.- La lista de la primera competición puntuable del Campeonato, será confeccionada en base a la clasificación final del año anterior.

12.11.3.- Los números de carrera se asignarán del 1 al 100.

12.11.4.- A partir de la fecha de apertura de inscripciones se publicará periódicamente la lista sin numerar y por orden de inscripción con los equipos inscritos hasta ese momento.

13) REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS

El reglamento particular deberá ser conforme a lo dispuesto en el anexo 11.

13.1. 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.

13.2. Modificaciones al reglamento particular – Complementos

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

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

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

14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

14.1. Los organizadores entregarán a cada equipo los elementos que se indican en el artículo.6 del anexo nº 8, que deberán ser colocados de la manera especificada en el mismo artículo 6.

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

14.3. Números y publicidad

Los números y publicidad se ajustarán al modelo que se detalla en el anexo nº 8.

15) LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

15.1. Libro de ruta (Road-Book)

a) El libro de ruta (Road-Book) será conforme al modelo estándar recogido en el anexo nº 6.

b) La señalización en el itinerario de la prueba para indicar la dirección a tomar en las bifurcaciones y cruces se realizará por medio de flechas. Esta señalización, se podrá reforzar por medio de cintas de diferentes colores.

c) El Road-Book será publicado en formato DIN A5.

d) Todos los equipos recibirán un libro de ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.

e) No seguir el itinerario establecido en el mismo entrañará una penalización al final de la etapa.

16) CARNET DE CONTROL

16.1. El Carnet de Control deberá ser conforme al modelo recogido en el anexo Nº 7.

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 prueba.

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 a la entrada del CH de Salida del rallye o etapa.

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. Solamente el comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el Carnet de Control.

16.9. 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.

16.10. 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), entrañará igualmente la penalización correspondiente.

16.11. 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.

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

17) RECONOCIMIENTOS

17.1. Generalidades

El organizador deberá entregar el jueves por la mañana un video de los tramos a los equipos inscritos.

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

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

17.1.2. El organizador establecerá una única pasada de reconocimientos, a una velocidad no superior a 50 Km/hora, excepto en las zonas en que las Autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.

17.1.3. Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por los equipos (piloto y copiloto) inscritos en el rallye. Solo la RFEDA –en caso de fuerza mayor y a su exclusivo criterio- podrá autorizar el cambio de uno de ellos. Los oficiales podrán solicitar –en cualquier momento de los reconocimientos- el DNI o documento similar, para verificar la identidad de las personas que realizan los mismos.

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

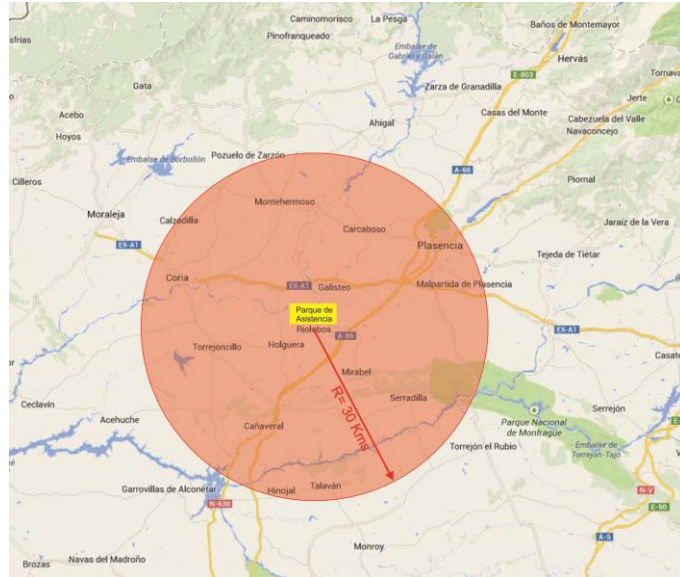
17.1.5. Están prohibidos los coches “liebre” aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.

17.1.6. Los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

17.1.7. El organizador entregará a cada equipo participante un panel con el numero del equipo en un tamaño de 7,5 cm. de ancho por 15 cm. de alto de color naranja fluorescente que se colocará en el cristal delantero del vehículo.

17.1.8. La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la prueba está permitida, siempre y cuando se cumpla lo estipulado en el artículo 9 de las PCCCTCE.

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



17.2. Organización de los reconocimientos

17.2.1. En el reglamento particular de la prueba figurará el lugar y la hora de entrega de los números de reconocimiento y la documentación correspondiente.

17.2.2. Las únicas libretas (incluidos dispositivos electrónicos, como el iPAP iCodriver) o notas de reconocimientos serán las marcadas por el organizador de la prueba 2019. El organizador marcará las libretas en la entrega de la documentación.

17.2.3. El organizador señalará obligatoriamente los puntos de Salida, Llegada y Control Stop de los tramos cronometrados, deberá señalar también los puntos radio que figuren en el Road-Book, así como todos los cruces que haya en el recorrido de los tramos cronometrados, indicándolos con flechas de dirección.

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

17.3. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

17.3.1.- Vehículos de estricta serie.

17.3.2.- El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

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

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

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

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

17.3.7.- Una vez finalizados los reconocimientos, los equipos están obligados a retirar de su vehículo de reconocimiento todas las identificaciones colocadas para poder llevar a cabo los mismos.

17.4. Control y sanciones

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

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

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

17.4.2. Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el anexo 1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la RFEDA por si estimara oportuno la apertura de un expediente **disciplinario**.

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

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

18) SHAKEDOWN - PRUEBAS TECNICAS

18.1. SHAKEDOWN

La realización o no del Shakedown queda a criterio de cada organizador. Si este decide su realización, la normativa aplicable será la siguiente:

18.1.1.- Programa

El programa del shakedown figurará en el reglamento particular de la competición.

18.1.2.- Derechos de Inscripción

El importe de los derechos de inscripción al Shakedown será de un máximo de 150 Euros aceptando la publicidad obligatoria y de un máximo de 300 euros si no es aceptada.

18.1.3.- Recorrido

18.1.3.1. Deberá suministrarse a los equipos inscritos un Road-Book del itinerario completo desde un punto o lugar significativo de la zona hasta el retorno al mismo y/o una segunda pasada del recorrido de la prueba técnica.

18.1.3.2. Se recomienda que la Zona de Asistencia sea la misma que la que va a ser utilizada durante el rallye. En caso de no ser posible, se deberá prever un lugar suficientemente amplio para ubicar a todos los equipos inscritos en el Shakedown.

18.1.3.3. El tramo deberá tener una longitud comprendida entre 2,5 y 4 km y deberá ser de unas características (estado del piso, tipo del trazado, etc.) similares a los tramos más significativos del rallye. No está autorizado utilizar parte del recorrido de un tramo cronometrado de los programados para el propio rallye.

18.1.4.- Montaje de seguridad

El organizador deberá confeccionar un plan de seguridad específico para el Shakedown que deberá cumplir la normativa establecida para los tramos cronometrados.

18.1.5.- Oficiales

Dirección de carrera en el Shakedown

Los equipos participantes en el mismo estarán en todo momento a las órdenes del Director de Carrera del rallye o del Oficial designado a tal efecto en el reglamento particular de la competición.

Otros Oficiales

Cualquier Oficial designado en el reglamento particular de la competición podrá actuar en dicho cometido en el transcurso del Shakedown.

Los Oficiales que ejerzan otra función, o hayan sido designados específicamente para ello, deberán ser nombrados en un complemento publicado al efecto por el organizador.

18.1.6.- Participantes

a) Únicamente el equipo al completo (piloto, copiloto y vehículo inscrito en la competición) podrá tomar parte en el Shakedown.

b) Excepcionalmente (a exclusivo criterio del Director de Carrera, o del Oficial designado a tal efecto, y previa petición escrita del concursante) se podrá autorizar un copiloto distinto al inscrito en la competición. Esta persona deberá estar

obligatoriamente en posesión de licencia de piloto o copiloto de la RFEDA. (ver PCCCTCE).

c) En el transcurso de la competición, los ocupantes de los vehículos deberán ir equipados con casco y ropa ignífuga reglamentaria y homologada y con el cinturón de seguridad abrochados.

d) Los Oficiales podrán solicitar –en cualquier momento del Shakedown- el DNI o documento similar, la identidad de las personas que realizan el mismo.

18.1.7.- Verificaciones

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

18.1.8.- Desarrollo de la competición

18.1.8.1. El Shakedown se realizará el viernes del rallye y tendrá una duración de entre 2:00 horas y 2:30.

18.1.8.2. El tramo deberá estar montado con una antelación mínima de 45 minutos a la hora prevista para el comienzo del mismo.

18.1.8.3. Limitación de neumáticos

Durante el Shakedown no hay limitación de neumáticos (ni en número, ni en tipo).

18.1.8.4.- Número de pasadas

Dentro del horario establecido por el organizador, cada equipo inscrito, podrá dar un máximo de 6 pasadas y 8 para los pilotos prioritarios.

18.1.8.5.- Orden de salida

El orden de salida será por orden de llegada al mismo, quedando a criterio de Dirección de Carrera la reubicación de la posición de salida de algún vehículo, respetando entre vehículos un tiempo mínimo de 30 segundos.

18.1.8.6.- Controles

Se establecerán los siguientes controles:

- Un Control de Salida.
- Un Control de Llegada.
- Un Control Stop.

18.1.8.7.- Tiempos

Queda totalmente prohibida la toma oficial de tiempos.

18.1.8.8.- Avería dentro del tramo

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

18.1.8.9.- Infracciones a la normativa del Shakedown

Dado que el Shakedown forma parte del rallye, se entenderá que, en todo momento, los concursantes, piloto y/o Navegantes que tomen parte en el mismo, están sometidos a la reglamentación deportiva general, técnica y disciplinaria, y a todo lo previsto en estas normas específicas, incluida la prohibición de su reconocimiento fuera del horario permitido.

En consecuencia, el Director de Carrera u Oficial responsable nombrado al efecto, informará del desarrollo de las pruebas técnicas (y de las posibles infracciones) en la primera reunión de los Comisarios Deportivos de la competición.

18.2. PRUEBAS TECNICAS

Si un equipo desea realizar pruebas técnicas, en territorio nacional, fuera del programa de las pruebas puntuables, deberá solicitar y obtener el oportuno permiso de la RFEDA.

18.3 PRUEBA DE CALIFICACIÓN

Este tramo se celebrará el viernes para establecer el orden de salida de los vehículos de, 4 RM, el Organizador podrá optar por dos modalidades:

18.3.1 TRAMO DE CALIFICACION EN SHAKEDOWN.

Si el Organizador decide celebrar la prueba de Calificación en el Shakedown debe celebrarse según los siguientes artículos:

- **El orden de salida será el de la lista de inscritos.**
- **Se permitirá a los participantes de esta prueba una pasada anterior a la cronometrada.**
- **Se entregará carnet de Control para esta prueba.**

- Al finalizar la pasada cronometrada, los participantes quedarán en régimen de parque cerrado 30 minutos (tiempo que perderán de Shakedown).
- Está prohibida toda asistencia a los vehículos desde que finalizan el TCC, hasta su llegada al parque cerrado.
- Solo en el caso de que la prueba se celebra en el shakedown y algún participante no pueda tomar la salida o no finalice el mismo, se le asignará un lugar de salida por el Colegio de Comisarios Deportivos.
- El Shakedown continuará para los pilotos inscritos en él y que no participaron en esta prueba.
- Su clasificación servirá para establecer el orden de salida del rallye en su 2ª sección.
- La elección de puesto se realizará antes de la salida protocolaria del rallye en el lugar y la hora que prevea el organizador, preferentemente en el Pódium de Salida, se recomienda al presentador tener los conocimientos y control sobre el desarrollo del mismo, deberá ser dinámica, vistosa y con un trato igualitario para todos los participantes
- Se recogerá su celebración en el cuadro horario.
- Si un piloto no acudiese a la elección de su orden de salida o sufriese retraso, automáticamente pasará a ser el último en elegir.

18.3.2 TRAMO CRONOMETRADO.

Si el organizador decide hacer el viernes un tramo cronometrado este computará como tramo de calificación (no pudiendo hacerse este en shakedown) y debe celebrarse según los siguientes artículos:

- El orden de salida será el de la lista de inscritos.
- Al finalizar la pasada cronometrada los participantes quedaran en régimen de parque cerrado 30 minutos.
- Está prohibida toda asistencia a los vehículos desde que finalizan el TCC, hasta su llegada al parque cerrado.
- La elección de puesto se realizará antes de la salida protocolaria del rallye en el lugar y la hora que prevea el organizador, preferentemente en el Pódium de Salida, se recomienda al presentador tener los conocimientos y control sobre el desarrollo del mismo, deberá ser dinámica, vistosa y con un trato igualitario para todos los participantes
- Se recogerá su celebración en el cuadro horario.
- Si un piloto no acudiese a la elección de su orden de salida o sufriese retraso, automáticamente pasará a ser el último en elegir.

19) VERIFICACIONES

Además de lo establecido en las PCCCTCE y en el anexo nº 8, serán de aplicación los siguientes artículos:

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

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

19.3. El equipo que en las verificaciones técnicas no lleve el pasaporte técnico será penalizado.

~~**19.4.** La verificación del equipo de seguridad de los pilotos, será realizada 15 minutos antes de la hora teórica de salida de cada vehículo, en el CH de Salida de la prueba (ver art. 25.2.)~~

19.4. Pesaje de los vehículos

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

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

- Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).
- El pesaje se podrá realizar:
 - a) Vehículo con 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.

En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

19.5. Marcas de identificación

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

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

19.6. Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevara consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier 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.

19.7. Control final

a) A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al Parque Cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:

- Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
- La ausencia de alguna de las marcas de identificación.

b) Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).

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

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

19.8. Limitación de elementos mecánicos.

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

- a) Solo se podrá utilizar (por vehículo y rallye —incluido si el equipo se acoge a lo establecido en el artículo 30.4.), un motor, dos cajas de cambio y cadenas cinemáticas de diferenciales, si la hubiera.
- b) Solo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.
- c) Todos los elementos citados en los apartados a) y b) anteriores serán precintados a los siguientes equipos:
 - Obligatoriamente a los vehículos de los equipos prioritarios (excepto aquellos que participen en un certamen monomarca).
 - Opcionalmente a los vehículos de los pilotos no prioritarios que al efecto termine la RFEDA o el Delegado Técnico.

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

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

20) GPS – BANDERAS AMARILLA Y AZUL ELECTRONICA

20.1. En las competiciones puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización del sistema GPS y BANDERA AMARILLA ELECTRONICA “On board” para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye.

20.2. La normativa establecida para el uso del sistema GPS y Banderas Amarilla y Azul Electrónica “on board” será publicada mediante anexo y deberá ser incluida al final del reglamento particular de la competición. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.

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

21) BRIEFING

La asistencia al briefing (si es convocado por el organizador) será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del equipo (concurante, piloto o copiloto)

22) RUEDA DE PRENSA

Se recomienda fuertemente la celebración de una Rueda de Prensa pre-rallye (este hecho será recogido en el informe del observador).

Sera obligatorio organizarla en la Sala de Prensa del rallye o en un salón que determine el organizador.

La RFEDA designará —a su exclusivo criterio- a los pilotos, copilotos y/o personas relevantes que deben asistir a la misma. La presencia de los designados es obligatoria y su no asistencia será comunicada a la RFEDA por si estima conveniente tomar alguna medida al respecto.

23) PRUEBA SUPER-ESPECIAL

Deberá realizarse obligatoriamente el VIERNES, no pudiéndose realizar ningún otro tramo cronometrado ese día.

23.1. En el caso de existir prueba súper-especial, estará organizada bajo el formato de tramo cronometrado y con un recorrido mínimo de 1 km.

23.2. Las salidas se darán de minuto en minuto siguiendo el orden creciente de la lista de inscritos. A criterio del Director de Carrera y si el horario lo permite, las salidas se darán con un intervalo de 2 minutos.

a) El desarrollo completo de la prueba súper especial tendrá la consideración de 1ª sección del rallye. La reanudación del mismo, el sábado por la mañana, se considerará 2ª sección y siguientes.

23.3. El tiempo obtenido en la súper-especial y las penalizaciones en tiempo impuestas en los diferentes controles horarios durante el desarrollo de la misma se incluirán en la clasificación.

El Director de Carrera, por motivos de seguridad, podrá impedir a un vehículo con un retraso superior a 15 minutos sobre su hora teórica, tomar la salida en la prueba Súper-Especial. Este retraso no será tomado en cuenta para la eliminación de carrera, y se le otorgará en la prueba Súper-Especial el tiempo establecido en el artículo 23.6.

23.4. A criterio del organizador se autorizará el reconocimiento de la prueba súper-especial. Cualquier infracción a esta norma será objeto de una penalización.

23.5. A los vehículos que habiendo tomado la salida en la prueba Súper-Especial no hayan podido finalizar la misma, por la razón que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo 2 minutos al PEOR tiempo de los vehículos que lo hayan completado el recorrido.

23.6. Los vehículos que por causa de un incidente no puedan realizar la prueba Súper-Especial, deberán comunicarlo al Director de Carrera y obtener la autorización de los Comisarios Deportivos de la competición. A estos vehículos se les otorgará un tiempo en la Súper-Especial que se obtendrá añadiendo 3 minutos al PEOR tiempo de los vehículos que lo hayan completado el recorrido.

24) CEREMONIA DE SALIDA

24.1. Si el organizador prevé una ceremonia de salida, esta será realizada de acuerdo con la normativa establecida en el anexo 3 de las PCCCTCE y lo dispuesto en el anexo nº 8 de este reglamento deportivo.

24.1.1. La lista de vehículos autorizados a tomar parte en la misma, publicada por el Director de Carrera, no tendrá en cuenta el resultado de las verificaciones técnicas previas.

24.1.2. Los participantes deberán aparcar sus vehículos a la hora prevista por el organizador en una zona ~~cerrada y vigilada~~, próxima al pódium.

24.1.3. Si el organizador monta algún acto promocional para el público, antes de la ceremonia, el piloto y copiloto de los equipos que designe deberán estar a su disposición desde la hora establecida en el reglamento particular.

24.1.4. La ceremonia de salida será obligatoria para todos los equipos inscritos y se celebrará el día y hora establecido en el reglamento particular. 15 minutos antes de la hora establecida, los pilotos y copilotos de todos los equipos deberán estar a disposición de Dirección de Carrera en la zona indicada en el apartado 2. Todos los equipos deberán llevar sus monos ignífugos reglamentarios.

24.1.5. Si un equipo no puede tomar parte en la ceremonia de salida por causa de fuerza mayor a criterio de los Comisarios Deportivos, se le permitirá tomar la salida en la prueba, siempre y cuando lo haya notificado a los Comisarios Deportivos y haya superado la verificación técnica previa.

Si se trata de un equipo prioritario, deberá estar presente —sin vehículo— en la ceremonia de salida.

24.1.6. Cualquier infracción a esta normativa será penalizada de acuerdo con lo previsto en el anexo 1 del presente reglamento deportivo.

24.1.7. El Director de Carrera podrá autorizar el uso de carro para llevar el vehículo a la ceremonia de salida si la distancia excede de 20 km. desde el Parque de Trabajo, para ello el equipo ha de solicitarlo por escrito. El organizador preverá un Parque para carros.

25) SALIDA

25.1. Orden de salida

El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el anexo nº 8 del presente reglamento Deportivo.

25.2. Procedimiento de salida

25.2.1. Antes de la salida los Comisarios Técnicos podrá realizar controles de vestimenta ignífuga, casco y Hans. Negarse a realizar el control señalado anteriormente entrañará una penalización.

~~Quince minutos antes de la hora que figure en la lista oficial de participantes autorizados a tomar la salida, el piloto y el copiloto deberán presentarse en el CH de Salida del rallye para proceder al control de la vestimenta ignífuga, el casco y el Hans.~~

25.2.2. Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.

25.2.3. Una vez superado el control de la ropa ignífuga y el casco, el equipo completo deberá presentarse en el C.H. de Salida a la hora prevista.

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

25.2.5. 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.

25.2.6. 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.

25.2.7. A la salida del CH del tramo cronometrados 1, los 10 primeros equipos partirán con un intervalo mínimo de 2 minutos

Asimismo, los tres primeros autorizados a tomar la salida de 2 ruedas motrices y pilotos prioritarios tendrán dos minutos.

El resto de equipos tomarán la salida a discreción del Director de Carrera sin que el intervalo entre vehículos pueda ser inferior a 1 minuto.

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

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

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

En estos casos, el intervalo entre éste y el primero de los vehículos de otros certámenes será 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 anteriores a este certamen, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose, por motivos de seguridad, que no sea superior a 4 minutos).

25.2.9. La RFEDA y/o los Comisarios Deportivos podrán hacer excepciones al intervalo entre equipos en casos puntuales (polvo excesivo, calidad de los equipos, recorrido, etc.)

25.3. Súper Rallye

25.3.1. Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de una SECCIÓN, podrán tomar la salida en la siguiente sección con la condición de comunicar su intención por escrito (modelo en Road-Book), al Director de Carrera, y con el tiempo suficiente para su aceptación.

25.3.2. El equipo deberá incorporarse al rallye en el Reagrupamiento previo al inicio de la Sección en la que quiera volver a participar.

25.3.3. El Director de Carrera reposicionara al equipo en el lugar del orden de salida del Reagrupamiento que crea más conveniente, pero nunca dentro de los 10 primeros clasificados

en el momento de su reincorporación. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión o decisiones que haya tomado al respecto.

25.3.4. Al equipo que se acoja a la modalidad del Super Rallye se le aplicará la sanción de 5 minutos añadidos al peor tiempo de su categoría por cada tramo cronometrado no realizado o no completado.

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

25.3.6. 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, la sanción de 5 minutos se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último Tramo Cronometrado.

26) CIRCULACIÓN

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

26.2. 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

26.3. 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:

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

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

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

26.5. Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según lo establecido en el CDI:

26.5.1. Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.

26.5.2. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

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

27) ASISTENCIA

27.1. Generalidades

27.1.1. Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia.

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

27.1.3. El organizador nombrará —al menos— 2 oficiales para controlar las asistencias ilegales durante la celebración de la prueba.

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

27.2. Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia

27.2.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo. Cuando algún vehículo del equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de competición, siguiendo el recorrido especificado en el Road-Book, no se podrá detener junto al vehículo de competición ni ir en caravana con el vehículo de competición.

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

27.2.3. La entrega de información, comida y/o bebida, está autorizada. Deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de asistencia o Reagrupamiento y junto a la pancarta de fin de Zona de Control tras el Control Stop de un tramo cronometrado.

27.3. Parques de Asistencia

27.3.1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figuran en el anexo nº 8 del presente reglamento deportivo.

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

27.3.3. Los equipos deberán tener en su Zona de Asistencia –como mínimo- un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.

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

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

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

27.4. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia

27.4.1. Sólo ~~un~~ ~~dos~~ vehículo de asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada PA. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de “asistencia” entregadas por el organizador y colocadas en sitio visible.

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

27.4.3. Un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca, aprobada por la RFEDA será autorizado a estacionar en el interior del PA.

27.4.4. El organizador deberá prever un lugar, al lado del PA., para estacionar los vehículos del personal de una Marca (ver DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE). Las Marcas deberán enviar previamente un escrito al organizador comunicándole la matrícula de los vehículos y el cargo y/o cometido de la persona que lo conduce.

27.4.5. La ~~placa~~ ~~de las~~ ~~placas~~ de asistencia autorizada será gratuita. 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.

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

27.5. Combustible – Repostaje

Los equipos solo pueden repostar en la Zona de Repostaje establecida en cada rallye o en las gasolineras indicadas en el Road-Book.

27.5.1. Repostaje en gasolineras

Podrán realizarse directamente de los surtidores de las mismas, en cuyo caso no podrán intervenir personas distintas al piloto y copiloto y los propios empleados de la estación de servicio.

Asimismo, en el caso de que no se realice de los citados surtidores, el equipo deberá cumplir en su totalidad las condiciones establecidas por la legislación española, siendo de su responsabilidad establecer los medios humanos y materiales para dicho cumplimiento.

27.5.2. Repostaje en Zonas delimitadas específicamente

a) El repostaje debe realizarse delimitando una zona, después del CH de Salida del PA., de 15x20 metros para el mismo.

b) La Zona de Repostaje deberá indicarse en el recorrido del rallye y en el Road-Book.

c) Se recomienda establecer un doble vallado (con una separación de 2 metros entre ambos) para limitar toda la zona, con objeto evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.

d) Deberá preverse la presencia de un camión de bomberos para garantizar la seguridad de las operaciones de repostaje. En el caso de no poder disponer de un camión de bomberos en la zona, el organizador deberá garantizar un equipo profesional con el suficiente agente extintor como para garantizar la operación de repostaje. En este caso, el Cuerpo Oficial de Bomberos más próximo a la Zona de Repostaje, deberá estar alertado y en situación de stand-by. El organizador deberá incluir en el plan de seguridad un documento que acredite esta opción.

e) El vehículo podrá ser empujado fuera de la Zona de Repostaje por el piloto y el copiloto, los oficiales y/o un miembro autorizado del equipo sin incurrir en penalización.

- f) Si el vehículo no pudiera arrancar, una vez fuera de la Zona de Repostaje, el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.
- g) El límite de velocidad dentro de la Zona de Repostaje es de 5 km/h.
- h) Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje
- i) Se recomienda que el piloto y el copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje. Si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- j) Para el procedimiento de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la Zona de Repostaje de dos miembros del equipo.
Estos miembros del equipo deberán llevar sotocasco y guantes ignífugos, estar en posesión de licencia de asistencia y estar debidamente identificados.
Se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga completa.
- k) Será obligatorio la prohibición de fumar, así como el uso de terminales telefónicos, en la Zona de Repostaje y su área de influencia.

27.5.3. Normas comunes para los apartados 1. y 2. anteriores

- a) Si el repostaje se realiza por gravedad, con el bidón elevado a mano, se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. Dichos bidones deben tener una capacidad máxima de 25 litros.
La elevación máxima del bidón durante toda la operación, en ningún caso, debe superar los 3 metros de altura respecto del suelo.
- b) Se autorizan las bombas eléctricas antideflagrantes de gasolina o gasóleo con contador volumétrica y válvula antirretorno de aspiración.
- c) La fuente de alimentación debe ser externa, de 12 v o 24 v de corriente continua. El caudal máximo que proporcione la bomba está limitado a 50 l/min. La bomba puede aspirar de un depósito de una capacidad máxima de 200 litros que debe estar situado dentro de la zona habilitada para el refuelling.
- d) La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.
- e) Está expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.
- f) En casos excepcionales, se autorizan sectores de enlace entre el Control Stop del tramo cronometrado precedente y la Zona de Repostaje, y desde esta hasta el inicio del siguiente tramo cronometrado, procurando que estos recorridos sean lo más cortos posibles.
- g) El organizador podrá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las estaciones de servicio autorizadas o las Zonas de Asistencia.
- h) El organizador nombrará oficiales para controlar las normas de los repostajes.
- i) Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

25.7.4 Repostaje Remoto.

Si por necesidades del recorrido fuese necesario un repostaje remoto, este debe cumplir con todo lo establecido para un repostaje en parque de trabajo. Este debe ser autorizado por la RFEDA o en su caso por los Comisarios Deportivos.

28) NEUMÁTICOS

28.1. Las llantas y los neumáticos deberán estar conformes con el artículo correspondiente de su grupo de definición. En el caso de los prototipos de 2 y 4 RM, son libres.

28.2. No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

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

28.4. Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en las Zonas de Asistencia. Fuera de las mismas, solamente los miembros del equipo podrán realizarlos con los medios de a bordo.

28.5. Limitación de neumáticos.

Los participantes pueden utilizar únicamente la cantidad máxima de neumáticos reflejada en este artículo.

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

- **10 neumáticos por rallye para vehículos 4RM.**

- 8 neumáticos por rallye para vehículos 2RM.
- 1 juego comodín cada media temporada para todos.

La limitación de neumáticos se establece para:

R5	Prototipo 4RM
S2000 (1.6T)	Prototipo E2 Nacional
Wold Rally Car (WRC)	Prototipo E1 Nacional
S2000 (atmosférico)	GT Rallye
R-GT	Nacional 5 (N5)
R4	R3D
N	R3
A>1600 cc	R3T
Nacional 1 4RM	R2

28.6. Marcaje de neumáticos / Zonas de control

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

Con el único propósito de ayudar y facilitar el procedimiento del marcaje de neumáticos, un miembro del equipo deberá obligatoriamente estar presente en este espacio.

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

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

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

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

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

28.7. El tallado de los neumáticos de cualquier tipo es libre, siempre que se realice por el suministrador de los mismos o por los mismos equipos siguiendo exacta y obligatoriamente las especificaciones de aquellos. Esta operación se deberá realizar únicamente en los Parques de Asistencia.

Para asegurar la conformidad de dicho tallado, los fabricantes de neumáticos deberán enviar a la RFEDA una plantilla del dibujo original del neumático homologado ante la FIA indicando el tallado autorizador con las modificaciones necesarias, especificando tanto la anchura como la profundidad del mismo.

No se permitirá ningún otro tallado distinto del que el fabricante/suministrador del neumático haya informado y depositado ante la RFEDA.

28.8 En las copas monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos particulares de las mismas, pero no podrán superar el número máximo establecido en esta reglamentación.

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

29) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.

29.1. Disposiciones generales.

29.1.1. Todos los controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los tramos cronometrados, Controles de Reagrupamiento y Neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el anexo 2 del presente reglamento deportivo.

29.1.2. El comienzo de una Zona de Control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la Zona de Control (alrededor de 25 m. más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

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

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

29.1.5. 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.

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

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

29.1.8. 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.

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

29.2. Señalización de los controles

29.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el anexo Nº 2 del presente reglamento deportivo.

29.2.2. Todos los controles (Controles-Horarios, de Paso, Salida y Llegada de tramos cronometrados y Stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del anexo Nº 2 del presente reglamento deportivo.

29.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de paneles en la forma indicada en el anexo Nº 2 del presente reglamento deportivo.

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.

29.3. 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.

29.4. Controles Horarios

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

29.5. Procedimiento de control

29.5.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la Zona de Control.

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

29.5.3. 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.

29.5.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el Carnet de Control al comisario en funciones.

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

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

29.5.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la Zona de Control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el CH de Salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

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

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

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

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

29.5.11. En los C.H.de Llegada de fin de etapa, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

29.5.12. 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.

29.6. Hora de salida de los controles

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

29.6.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un Control de Salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola Zona de Control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

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

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

a.3) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (Salida del Tramo Cronometrado).

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

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

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

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

29.7. 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.

29.7.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un sector de enlace, entrañara la eliminación de la prueba por el Director de Carrera.

29.7.2. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos.

29.7.3. En un tramo cronometrado, un vehículo con un retraso superior a 30 minutos sobre su hora teórica de paso por cualquier control, puede ser eliminado directamente por razones de seguridad, y el Director de Carrera puede impedirle tomar la salida en el siguiente sector.

29.8. Controles de Reagrupamiento

29.8.1. Varias Zonas de Reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los Controles de Entrada y Salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los Puestos de Control.

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

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

"A" Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al Reagrupamiento: 10h00'

"B" Hora de presentación del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h45'

Hora de presentación del vehículo nº 120 al Reagrupamiento: 11h50'

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)

"C" Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1: 03h16'

Para el vehículo nº 120: 01h10'

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

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

30) 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.

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

30.2. 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 DESCALIFICACION.

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

30.4. 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 eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

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

La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida.

30.6. 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.

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

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

30.9. 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 un aparato impresor. Este cronometraje será doblado.

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.

30.10. 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.

30.11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el Control Stop señalado 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.

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

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

30.14. 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.

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

30.16. Finalización de un Tramo Cronometrado

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

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

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

30.16.4. 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.

30.16.5. En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el 30.16.1

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

30.16.7. Lo dispuesto en el apartado 30.16.1 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 amarillas. 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.

30.16.8. A los equipos a los que se muestre bandera amarilla —tanto física, como Electrónica—, deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.

La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado bandera amarilla dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder los 80 Km7H. El Director de Carrera podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.

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

30.17. Vehículos de Seguridad

Los organizadores deberán prever vehículos Cierre/Megafonía “000”, “00” y “0” y escoba que deberán efectuar la totalidad del recorrido.

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

30.18. Plan de Seguridad

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

30.19. Seguridad de los participantes

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

30.19.2. 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.

30.19.3. Si un equipo se ve implicado en un accidente en el que presuntamente resulte herido un espectador, debe obligatoriamente notificarlo en el siguiente punto-radio indicado en el Road-Book. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción que puede llegar a la descalificación (se recuerda lo establecido en el artículo 195 del Código Penal)

Se recuerda a los equipos participantes que durante el desarrollo de un tramo cronometrado –a exclusivo criterio del Director de Carrera- se podrán mostrar banderas amarillas de acuerdo con el procedimiento indicado en el artículo 20 (GPS/BANDERA AMARILLA ELECTRONICA) de este reglamento Deportivo.

30.19.4. El procedimiento para el uso de banderas amarillas en tramos cronometrados se registrará por la siguiente normativa:

El Director de Carrera, en caso de un incidente en un tramo cronometrado, podrá ordenar el despliegue de banderas amarillas (tanto físicas, como electrónicas) con las siguientes condiciones:

30.19.4.1. La orden para activar la bandera electrónica es competencia exclusiva del Director de Carrera, que podrá activar en cualquier punto del Tramo Cronometrado.

30.19.4.2. El Director de Carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido activadas las banderas y de los números de los vehículos afectados.

30.19.4.3. Los pilotos a los que se muestre bandera amarilla deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los comisarios de ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.

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

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

30.19.4.4. A todo equipo al que se le haya mostrado bandera amarilla, se le aplicará lo dispuestos en el artículo 30.16 del reglamento deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra.

39.19.5. La seguridad de los equipos participantes

30.19.5.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

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

30.19.5.2. Medidas preventivas (señalizaciones)

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

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

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

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

30.20. Chicanes de Seguridad

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

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

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

30.21. Tramo Cronometrado Plus (TC Plus)

30.21.1.- En cada rally del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, el organizador deberá incluir un TC Plus con el propósito de mejorar la cobertura de televisión e Internet.

30.21.2.- Las características de dicho tramo son:

La distancia debe estar comprendida entre 6 y 15 Km.

Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rallye.

El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.

30.21.3.- Se establecerá una clasificación del TC Plus, donde se incluirán todas las penalizaciones en las que se incurran en el desarrollo del mismo, (CH de salida, salida falsa, etc.).

30.21.4.- En el caso que el organizador decida cambiar el orden de salida al mismo, el TC Plus deberá ser el último de una sección y estar precedido de un reagrupamiento, previa aprobación de la RFEDA.

30.21.5.- Cualquier particularidad del TC Plus deberán estar reflejada en el Reglamento Particular del rallye.

30.21.6.- Se atribuirán puntos para el Campeonato según el baremo descrito en este Reglamento Deportivo, para la Clasificación Absoluta y para la Copa de España de 2RM:

1º clasificado absoluto: 3 puntos

2º clasificado absoluto: 2 puntos

3º clasificado absoluto: 1 punto

1º clasificado 2RM: 2 puntos

30.21.7.- Si el TC Plus se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir el que otorguen o no los puntos.

30.21.8.- Todos los equipos que participen dentro del Super Rallye optaran a la clasificación del TC Plus.

En el caso que se fuera a retransmitir por TV o Internet, el organizador deberá seguir las directrices de la RFEDA.

31) PARQUE CERRADO

31.1- Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

31.1.2. 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.

31.1.3. Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.

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

31.3.5. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de Salida 15 minutos antes de su hora de salida.

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

31.3.6. 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 PC de Salida, de un CH, de Reagrupamiento o de etapa.

31.1.7. 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.

31.2. Reparación en el Parque Cerrado

31.2.1. 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.

31.2.2. 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.

31.2.3. Como excepción a las normas de PC, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un PC de Salida, de Reagrupamiento o de fin de etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

31.2.4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 31.2.2.

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

31.3. Parque Cerrado al final del rallye

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

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

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

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.

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

32) CLASIFICACIONES

32.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

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

32.2. Publicación de resultados

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

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

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

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

33) 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.

34) TROFEOS

En cada competición puntuable se entregarán trofeos a:

- 3 primeros clasificados de la Scratch (piloto y copiloto)
- 1º, 2º y 3º del Trofeo de España de Rallyes de Tierra de vehículos de 2 ruedas motrices (piloto y copiloto)
- 1º, 2º y 3º del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para pilotos de vehículos Grupo N (piloto y copiloto).
- Vencedor del Trofeo de España Femenino de Rallyes de Tierra (piloto y copiloto).
- Vencedor del Trofeo de España de Rallyes de Tierra Junior (piloto y copiloto).
- Trofeo mejor piloto Senior (mayores de 50 años).
- Vencedor del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Vehículos Históricos (piloto y copiloto).
- Vencedor del Trofeo de España de Rallyes de Tierra de Vehículos Propulsión (piloto y copiloto).
- Trofeo 1º clasificado Escuderías

34.1. PREMIOS FINALES

Los ganadores finales de las siguientes competiciones disfrutaran de la inscripción gratuita en la siguiente temporada:

- 1er clasificado Scratch
- 1er clasificado del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para pilotos de vehículos de 2 ruedas motrices.
- 1er clasificado del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para pilotos de vehículos Grupo N.
- 1er clasificado del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Vehículos Históricos.
- 1er clasificado del Trofeo de España de Rallyes de Tierra de Vehículos Propulsión.

35) RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

35.2. 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.

35.3. 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.

35.4. 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.

35.5. 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.

35.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 Euros.

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, 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

36) ACTAS E INFORME FINAL

36.1. 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.

36.2. Informe Final

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

37) PUNTUACIONES

37.1. En cada competición puntuable se establecerá una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.

37.2. Para los Trofeos de Grupo N, 2RM, Femeninos de pilotos y copilotos, Históricos, Junior, **Senior y Escuderías** se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a dicha Copa y Trofeos.

37.3. Atribución de puntos para los Campeonatos, Copas y Trofeos (excepto el Campeonato de Marcas)

Clasificación General Scratch:

1º	35 puntos
2º	30 puntos
3º	27 puntos
4º	25 puntos
5º	23 puntos
6º	21 puntos
7º	19 puntos
8º	17 puntos
9º	15 puntos
10º	13 puntos
11º	11 puntos
12º	9 puntos
13º	8 puntos
14º	7 puntos
15º	6 puntos
16º	5 puntos
17º	4 puntos
18º	3 puntos
19º	2 puntos
20º	1 puntos

37.4. Atribución de puntos para el Campeonato de Marcas

37.4.1. La Marca que no esté de acuerdo con lo establecido en la DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE, no será tenida en cuenta para esta clasificación.

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

Clasificación General Scratch:

1º	30 puntos
2º	27 puntos
3º	24 puntos
4º	21 puntos
5º	19 puntos
6º	17 puntos
7º	15 puntos
8º	13 puntos
9º	11 puntos
10º	9 puntos
11º	7 puntos
12º	6 puntos
13º	5 puntos
14º	4 puntos
15º	3 puntos

La Marca que no esté de acuerdo con lo establecido en la DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE no puntuará ni bloqueará puntuaciones.

37.5. Cuando por cualquier circunstancia no se pueda cubrir la totalidad de la distancia prevista para una prueba o competición o para los tramos cronometrados de la misma la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:

- a) Si se ha disputado un tramo cronometrado (TC) y menos del 30% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos en el reglamento.
- b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 50% de los puntos establecidos en el reglamento.
- c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos.

38) RESULTADOS A RETENER

38.1. Para todos los Campeonatos, Copas y Trofeos.

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

38.2. En caso de empate, la regla de desempate será la siguiente:

- a) Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) por ellos en las clasificaciones de las competiciones puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
- b) En caso de nuevo empate, el desempate se establecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer tramo cronometrado de cada rallye del Campeonato en el que haya participado.
- c) En caso de nuevo empate, la RFEDA designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

38.3. El artículo 27.2.2. de las PCCCTCE no será tenido en cuenta para los equipos que sean excluidos por acumulación de tiempo.