



- 1) ÁMBITO 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
- 9) SEGUROS
- 10) PUBLICIDAD
- 11) OFICIALES
- 12) INSCRIPCIONES
- 13) REGLAMENTO PARTICULAR
- 14) PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN.
- 15) LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK) / SEÑALIZACIÓN
- 16) CARNET DE CONTROL
- 17) VERIFICACIONES
- 18) CONTROL DE POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO / GPS
- 19) RECONOCIMIENTOS
- 20) BRIEFING
- 21) PRUEBA PRÓLOGO / SUPER-ESPECIAL
- 22) SALIDA
- 23) CIRCULACIÓN
- 24) ASISTENCIA
- 25) NEUMÁTICOS
- 26) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
- 27) SECTORES SELECTIVOS
- 28) PARQUE CERRADO
- 29) CLASIFICACIONES
- 30) EMPATE EN UN RALLY
- 31) TROFEOS
- 32) RECLAMACIONES Y APELACIONES
- 33) ACTAS E INFORME FINAL
- 34) PUNTUACIONES
- 35) RESULTADOS A RETENER

1) ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

- 1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno (en adelante RTT).
- 1.2. En las competiciones puntuables para los Campeonatos FIA de la especialidad (o que soliciten preinspección para los mismos) será de aplicación la reglamentación establecida por la Federación Internacional. En los artículos no reglamentados por la FIA, será de aplicación la normativa del Campeonato de España.

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

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

2) DEFINICIONES

Asistencia: Cualquier trabajo efectuado en un vehículo cometidos, excepto lo estipulado en el art. 24.1.

Asistencia prohibida: El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable o alimentos), 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 art. 24.

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

Briefing: Será obligatorio la entrega, por escrito, a los participantes de un Briefing del Director de Carrera, antes de la celebración de la Prueba Prólogo.

El organizador decidirá si es necesario un briefing presencial para comunicar cambios o apreciaciones de última hora o también podrá comunicarlas por escrito, tablón de anuncios virtual y grupo WhatsAps del CERTT.

Carnet de Control: Carnet destinado a recoger, en orden cronológico, los visados y las anotaciones de los diferentes controles previstos en el itinerario.

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

Los Complementos estarán fechados, numerados y publicados en hojas de color amarillo.

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

Los Complementos serán publicados por:

— La organización hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la RFEDA., salvo en el caso en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.

— Los Comisarios Deportivos de la competición durante el desarrollo de la misma, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en los que los Complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

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

Equipo: Está formado por el piloto y copiloto. No obstante, se admiten equipos con solo PILOTO sin copiloto. Todos ellos han de estar en posesión de la licencia correspondiente valedera para el año en curso (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.

Etapas: 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.

Neutralización: Tiempo durante el cual los equipos son parados por Dirección de Carrera, en el que se encontrarán en régimen de Parque Cerrado.

Nota Informativa: Cualquier otra Información, distinta de un Complemento, emitida por los organizadores y/o la Dirección de Carrera a los equipos.

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

Pasaporte técnico: Documento del participante, expedido por la RFEDA, que identifica al vehículo correspondiente. Deberá ser presentado siempre que los Comisarios Técnicos lo requieran.

Reagrupamiento: Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado con un C.H. a la entrada y otro a la salida, con el objeto de permitir el Reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

Road-Book: El itinerario del rallye se desarrollará siguiendo en su totalidad el recorrido indicado en el mismo. Los puntos de Control de Paso deben ser localizables de forma fácil y precisa sobre el terreno.

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.

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.

Sector Selectivo: Prueba de velocidad a tiempo real. Los Sectores Selectivos podrán desarrollarse en un recorrido reservado únicamente a los participantes del RTT. Esta condición deberá estar indicada en el Reglamento Particular de la competición, en caso contrario siempre se considerará carretera abierta.

Señalización: Conjunto de pancartas, paneles y rótulos indicativos utilizados para delimitar zonas y complementar la información suministrada con el Road-Book.

Tiempo máximo autorizado: Límite de tiempo establecido para cada Sector Selectivo, y/o Enlace. Cualquier equipo que exceda del tiempo previsto, tendrá una penalización que podría llegar hasta la eliminación de la competición, momento en que el Control de que se trate se considerará cerrado para el concursante en cuestión.

Tiempo real: Tiempo realmente invertido para efectuar el recorrido de un Sector Selectivo, o un sector de Enlace.

3) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. La RFEDA establece para el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno 2019 los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Rallyes Todo Terreno:

CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TT 2019	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	VEHÍCULOS ADMITIDOS
Campeonato de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Coches TT	Todos los vehículos de Categoría 1 y 2
Campeonato de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Buggies Nacionales	Todos los vehículos de Categoría 3
Campeonato de España de Rallyes TT para Marcas - Buggies	Vehículos de marcas con licencia de marca
Copa de España de Rallyes de Regularidad TT para Pilotos y Copilotos	Vehículos de regularidad
Copa de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T1	Vehículos Gr. T1 y T1-N
Copa de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T2	Vehículos Gr. T2 y T2 Nacional
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T1-N	Vehículos Gr. T1-N
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Gr. T3	Vehículos Gr. T3
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos 2RM	Vehículos 2 Ruedas Motrices
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos T5	Vehículos Gr. T5
Trofeo de España Femenino de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Coches TT	Todos los vehículos de Categoría 1 y 2
Trofeo de España Femenino de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Buggies TT	Todos los vehículos de Categoría 3
Trofeo de España de Rallyes TT para Pilotos y Copilotos de Vehículos Open	Vehículos Gr. Open

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

- a) Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- b) El presente Reglamento Deportivo de RTT.
- c) El Reglamento Particular de la competición.

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

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

**4. COMPETICIONES PUNTUABLES**

El Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno constará de un máximo de ~~8~~ **6** competiciones.

5. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES**5.2. Definición**

- 5.2.1. Un RTT es una competición organizada por Etapas, según la longitud del itinerario, que se desarrollará bajo el criterio de varios Sectores Selectivos. Eventualmente se establecerán paradas en los Controles Horarios de los Sectores de Enlace.
- 5.2.2. Según lo que indique el Reglamento Particular, las paradas en los Parques de Asistencia podrán ser a tiempo impuesto o contando el tiempo de detención como tiempo real del Sector Selectivo que corresponda.
- 5.2.3. En el ANEXO 8 se recogen las Normas de Organización de las competiciones puntuables para el CERTT.

5.3. Características de las competiciones.

- 5.3.1. En caso de que el recorrido programado fuera lineal, el número de pasadas por un mismo Sector Selectivo será de un máximo de **2**.
- 5.3.2. Para evitar que los equipos puedan atajar el recorrido, deberán preverse los Controles de Paso necesarios. Así mismo, la información del GPS oficial servirá para verificar este aspecto y los informes que emita el responsable del GPS oficial, en cuanto suscrito por oficial de la competición serán suficientes para la imposición de las penalizaciones que el Colegio de Comisarios consideren oportuno.
- El club organizador facilitará al inicio del rally al proveedor del sistema GPS, las coordenadas GPS de aquellos puntos del trazado susceptibles de recortes. Estos puntos deberán ser comunicados a los equipos en el Briefing escrito y ratificados en el oral si lo hubiere. La inobservancia de esta norma llevará aparejada la penalización que se recoge en el artículo 18.4.2 mínima de 5 minutos, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba en razón a los antecedentes del equipo infractor que sea reiterativo en la norma.
- 5.3.3. No se puede dar la salida de un Sector Selectivo con luz nocturna. Así mismo, la mayoría de los participantes deben haber llegado antes de la hora oficial del ocaso del sol.
- 5.3.4. Como primer Sector Selectivo de la competición, será obligatorio realizar una Prueba Súper Especial/Prólogo en las condiciones que se detallan en el Art. 21 del presente Reglamento Deportivo. La distancia mínima a recorrer en cada uno de los demás Sectores Selectivos será de 75 kms. Los Sectores de las competiciones de resistencia TT tendrán como mínimo una distancia de 40 Km.
- 5.3.5. A la salida y llegada de cada Etapa podrá establecerse un Sector de Enlace que determinará el tiempo a invertir en el itinerario desde la salida del Parque Cerrado, hasta el inicio del Sector Selectivo y desde la finalización del mismo, hasta el Parque Cerrado de llegada.
- 5.3.6. Todas las pruebas del CERTT tendrán un coeficiente 1., con la excepción de la Baja España-Aragón que podrá ser doble o coeficiente 2.

Las pruebas del CERTT deberán tener un mínimo de 375 km. y un máximo de 450 cronometrados, sin incluir en los mismos los tramos de enlace. La Baja España-Aragón en cuanto prueba Certamen FIA, no tendrá la anterior limitación.

Los equipos, al final del Campeonato, tendrán derecho al descarte de una de las pruebas del CERTT y se incluye en este descarte aquella prueba en la que no se haya inscrito.

6. ASPIRANTES Y LICENCIAS

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

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

CAMPEONATO DE RALLYES TODO TERRENO 2019 (CERTT 2019)			
VELOCIDAD			
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)		

CAMPEONATO DE RALLYES TODO TERRENO 2019 (CERTT 2019)			
COPA DE ESPAÑA DE REGULARIDAD			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
PILOTO	P (o similar)	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL	PUNTÚA Y BLOQUEA



COPILOTO	CO (o similar)	HASTA 31/12/2019	
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)		
PILOTO RESTRINGIDO	PR (o similar)	SOLO REGULARIDAD NACIONAL HASTA 31/12/2019	PUNTÚA Y BLOQUEA
COPILOTO RESTRINGIDO	COR (o similar)		

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.

6.2. Campeonato de Marcas

Únicamente puntuarán y bloquearán los equipos en los que tanto el concursante como el piloto ocupante del vehículo posean una licencia de las establecidas en las PCCCTCE y las Marcas cumplan lo establecido en la DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE.

7. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

7.1. Los miembros del equipo serán designados como primer conductor y copiloto. Los dos podrán conducir en el transcurso de la competición y —en ese caso— deberán ser obligatoriamente titulares de una licencia de conductor y valedera para el año en curso.

Se autoriza la participación de equipo con un solo piloto o conductor.

7.2. El equipo al completo debe encontrarse a bordo del vehículo durante todo el transcurso de la competición, salvo en los casos previstos en el Reglamento.

7.3. El nombre del piloto y copiloto y la bandera de la nacionalidad de los mismos, deberán figurar sobre las aletas delanteras del vehículo. Una señal de identificación permitirá reconocer a los miembros de los equipos. Su ausencia constatada entrañará una penalización.

Las letras del piloto y copiloto deben ser blancas (negras en vehículos blancos o colores claros), de 5 cm de altura y fácilmente legibles.

En los equipos compuestos por solo un piloto, el nombre y bandera de la nacionalidad deberán figurar en las aletas delanteras.

Se admitirá junto a la bandera de la nacionalidad, la autonómica del lugar de expedición de la licencia del piloto o copiloto.

7.4. La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la competición está permitida siempre y cuando se cumpla lo estipulado en las PCCCTCE y normativa que la desarrolla.

7.5. Los pilotos y copilotos deberán llevar, durante todo el transcurso de la competición, la ropa ignífuga y demás elementos de seguridad establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE.

7.6. Está prohibido admitir una tercera persona a bordo del vehículo, salvo en caso de transporte de un herido.

8. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos están especificados en el Anexo 9.

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

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE y en el Anexo correspondiente de este Reglamento Deportivo.

11. OFICIALES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo establecido en el Anexo correspondiente de este Reglamento Deportivo.

12. INSCRIPCIONES

Además de lo establecido en las PCCCTCE y en el artículo 3 del Anexo 8, será de aplicación la siguiente normativa:

- 12.1. Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, cumpliendo lo establecido en el Anexo 8, 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. Las inscripciones para participar en cada competición del Campeonato, deberán llegar a la Secretaría de la Entidad organizadora, antes de las 24,00 horas del viernes de la semana anterior a la competición (fecha límite incluida en el Reglamento Particular).~~

~~Si la solicitud de inscripción es enviada por fax o correo electrónico, el documento original debe llegar a los organizadores en las 48 horas siguientes al cierre de inscripciones.~~

- 12.2. 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 Todo Terreno.
El cierre de inscripciones se realizará el jueves a las 14,00 horas de la semana anterior a la prueba.
La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada el lunes a las 13,00 horas de la semana de la celebración de la prueba.

- 12.3. El número máximo de inscritos se establece en 75. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número citado, los participantes admitidos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

- a) Participantes asiduos del Campeonato (incluyendo las Copas Monomarcas de carácter estatal, aprobadas por la RFEDA).

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

- b) Orden de recepción de las inscripciones.
c) A criterio del organizador de la competición.

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

- a) Pruebas CERTT: máximo 850 euros más IVA (*)
b) Inscripción en prueba FIA: los que establezca el organizador

El Promotor del CERTT o el conjunto de organizadores del CERTT podrán ofrecer una oferta con condiciones especiales de inscripción reducida a los equipos que se inscriban para todo el Campeonato.

(*) Los derechos de inscripción serán sin IVA para los Clubes deportivos que estén autorizados por la Agencia Tributaria competente en su territorio a emitir facturas sin IVA.

A los equipos que no acepten la publicidad opcional propuesta por la Organización, se les podrá incrementar sus derechos un 100%.

~~La solicitud de inscripción estará publicada en la web oficial del Campeonato www.campeonatott.es deberá enviarse a la sede del Comité Organizador de la competición (ver artículo 12.1). Ninguna inscripción será válida si no han sido ingresados los derechos establecidos en el artículo 12.3.~~

- 12.5. ~~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.

- 12.6. El Comité Organizador de una competición se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.14. del CDI.

- 12.7. Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- A los equipos cuya inscripción haya sido rechazada.
- 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 competición.

- 12.8. La lista de inscritos deberá ser remitida a la RFEDA de acuerdo con lo establecido en el Anexo 8 Normas a Cumplir, del presente Reglamento Deportivo.

- 12.9. Ninguna modificación podrá ser introducida en el boletín de inscripción salvo en los casos previstos por el 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 del mismo grupo.

- 12.10. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:



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

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

12.11. Lista de inscritos. Dorsales y orden salida.

Los números/dorsales de carrera así como orden de salida a la ~~superespecial~~ prologo serán atribuidos de la siguiente forma:

12.11.1.- CRITERIOS PARA LA ADJUDICACION DE LA CONDICION DE PILOTO PRIORITARIO

La lista de pilotos prioritarios se confeccionará sobre la base de los siguientes criterios:

CAMPEONATO COCHES TT

- Pilotos incluidos en las listas de prioridad FIA "A y B" del año actual y el anterior.
- Tres primeros clasificados del Campeonato de España en el último año.
- Pilotos que son inscritos por una marca como equipo oficial en una de las competiciones del Campeonato. Esta prioridad sólo será válida para la competición en cuestión.
- Los pilotos que se encuentren clasificados en los 6 primeros lugares de la clasificación provisional del Campeonato de España. Esta prioridad sólo será válida para la(s) competición (s) en la que se mantenga dicha clasificación.

CAMPEONATO BUGGIES

- Tres primeros clasificados en el Campeonato de España Buggies en el último año.
- Pilotos que son inscritos por una marca como equipo oficial en una de las competiciones del Campeonato. Esta prioridad sólo será válida para la competición en cuestión.
- Los pilotos que se encuentren clasificados en los 6 primeros lugares de la clasificación provisional del Campeonato de España. Esta prioridad sólo será válida para la(s) competición(es) en la(s) que se mantenga(n) dicha clasificación.

En la primera competición del Campeonato, para confeccionar la lista de prioritarios se tomará como referencia la clasificación final del año anterior.

12.11.2.- CRITERIOS PARA LA ADJUDICACION DE DORSALES POR PRUEBA

Los dorsales se adjudicarán en cada prueba en función a los siguientes criterios:

a) **Campeonato de España de coches TT**

Los dorsales del 1 al **49**.

Para la primera prueba:

- los 5 primeros dorsales serán para los 5 primeros clasificados en el Campeonato absoluto
- el sexto y séptimo para los 2 primeros clasificados en T1-N.
- el octavo para el primer clasificado en T2.
- A partir del octavo a criterio del Comité Organizador.

Celebrada la primera prueba, según la clasificación del Campeonato, mezclándose por el Club Organizador las categorías y teniendo siempre en cuenta los pilotos prioritarios.

b) **Campeonato de España de Buggies ~~nacionales~~**

Los dorsales del 50 en adelante.

Para la primera prueba:

- los 5 primeros dorsales, según clasificación del año anterior.
- a partir del quinto a criterio del Comité Organizador.

Celebrada la primera prueba, según la clasificación del Campeonato, teniendo siempre en cuenta la condición de piloto prioritario.

12.11.3.- CRITERIOS DE ADJUDICACION DE ORDEN DE SALIDA EN LA PRUEBA PROLOGO/~~SUPERESPECIAL~~

El orden de salida en la Prólogo siempre será en orden numérico decreciente (de mayor a menor) tanto en vehículos 4x4 como en Buggies y lo harán en la forma siguiente:

1º Buggies.



2º.- Participantes en Certámenes Autonómicos, Históricos y T-5, según este orden.

3º.- Vehículos 4x4.

~~Como quiera que el orden de salida en la prueba Prologo/Superespecial es en orden decreciente, el orden se establecerá en la forma siguiente:~~

~~12.11.3.1.- Los participantes en certámenes autonómicos, copas de promoción y T5, en este orden, los primeros~~

~~12.11.3.2.- A partir de los mencionados participantes, en orden numérico decreciente. Teniendo en cuenta los criterios de prioritarios mencionados en el apartado anterior. Después de los participantes mencionados en el apartado anterior, comenzaran los participantes en el Campeonato de España de Buggies nacionales y a continuación el resto de participantes, siempre en orden decreciente.~~

13. REGLAMENTO PARTICULAR

13.1. Reglamento Particular

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 11.

13.2. Aplicación e interpretación de los reglamentos

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa correspondiente.

13.3. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

Las disposiciones del Reglamento Particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el artículo 5 de las PCCCTCE.

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

14. PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN.

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 8 y en el Reglamento Particular de la competición.

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

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

15.2. La señalización en el itinerario será la mínima imprescindible dado que la información recogida en el rutometro es la que da fe del itinerario a seguir. La señalización, se realizará por medio de cintas y/o pegatinas de diferentes colores:

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

Las cintas/pegatinas, en cualquiera de los casos SIEMPRE ESTARAN COLOCADAS EN LA PARTE DERECHA DEL RECORRIDO, en ningún caso se colocarán en la parte izquierda de la pista. Si el recorrido se realiza en ambos sentidos, se doblarán las cintas naranjas y en caso de no hacerlo, EXPRESAMENTE SE HARA CONSTAR EN EL BRIEFING Y RUTOMETRO.

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

La señalización amarilla deberá colocarse a una distancia mínima de 10 metros y máxima de 25 metros de donde esté situado el peligro.

La señalización blanca y roja o blanca y azul de camino incorrecto deberá colocarse en los cruces en los que haya cambio de trayectoria y no sea seguir la pista principal.

El organizador podrá sustituir la cinta blanca y azul de corte de camino por señales de dirección prohibida colgadas en los árboles, arbustos o estacas.

15.3. En los días previos a la competición, el organizador deberá verificar el Road-Book y facilitar a todos los participantes las eventuales modificaciones que se hayan detectado.

15.4. El momento y lugar de entrega del Road-Book deberá indicarse en el Programa-Horario del Reglamento Particular del rallye.

15.5. Antes y durante la competición está prohibido a los participantes inscritos o posibles inscritos hacer un reconocimiento, total o parcial, del recorrido del rallye, salvo en casos particulares propuestos por el organizador y aprobados por la RFEDA.

Si hubiese prueba que acredite que alguno de los participantes, sea piloto o copiloto, hayan transitado un mes antes de la celebración de la prueba por el recorrido de la misma, será causa de sanción con penalización de UNA HORA mínimo sobre el tiempo que invierta en realizar el total recorrido de la prueba. Se incluye expresamente en esta sanción, la prueba prologo.

Se recuerda que el artículo 19 recoge la prohibición expresa del tránsito por los recorridos del rallye en un radio de 50 kilómetros desde la sede del rallye.

15.6. Asimismo está prohibida la posesión de datos o notas que no sean los facilitados por la Organización.

16. CARNET DE CONTROL

16.1. Además de lo establecido en el Anexo 7, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.

16.2. La hora oficial del rallye será la indicada en el Reglamento Particular de la competición.

16.3. En el Carnet de Control figurarán los tiempos impartidos y los tiempos máximos autorizados para recorrer cada Sector de Enlace y cada Sector Selectivo.

16.4. El Carnet de Control será entregado a los equipos a la entrada del CH de Salida de Rallye o Etapa.

16.5. El equipo es el único responsable de su Carnet de Control. La presentación del mismo en los diferentes Controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones, 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 una penalización.

16.10 Asimismo, la falta de visado o sello en un Control de Paso, la ausencia de la anotación de la hora en un Control horario, o la no entrega del Carnet de Control en cada Control (de Paso, Horario o de Reagrupamiento) o la Llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.

16.11 Toda discrepancia en las inscripciones de tiempos entre el Carnet de Control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

17 VERIFICACIONES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, y lo establecido en el Anexo 7, serán de aplicación los siguientes artículos:

17.1. Las verificaciones serán realizadas en el mismo lugar y en horarios próximos para todos los equipos.

En el caso de una Copa Monarca, las verificaciones propias de su certamen se realizarán en el mismo acto que las oficiales.

17.2. Las verificaciones se realizarán de acuerdo con los horarios fijados en el Reglamento Particular de la competición. Entre el final de las Verificaciones técnicas y el comienzo de la Prueba Prólogo / Súper Especial deberá haber un periodo de al menos 1 hora.

El organizador podrá programar verificaciones opcionales.

17.3. El horario de verificaciones, incluidas las opcionales si se convocan, se deberá publicar el mismo día de publicación de la lista de inscritos.

17.4. Los equipos al completo o un representante autorizado de los mismos, previamente acreditado ante el Director de Carrera, deberán presentarse a la hora establecida por los organizadores en el C.H. previo a la entrada de las verificaciones. Los organizadores, a la vista de la lista definitiva de equipos inscritos, deberán comunicar a los participantes —por medio de correo electrónico, página web o cualquier otro medio en quede constancia de esta comunicación — su hora y minuto de presentación.

- 17.5. En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizaran una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causa de fuerza mayor, debidamente justificada por el concursante) el equipo infractor será penalizado.
- 17.6. La entrega de documentación se realizará de acuerdo con lo establecido en las PCCCTE. Toda la documentación del vehículo, piloto y copiloto deberán estar enviadas por correo electrónico a la secretaria de la carrera, al menos 5 días antes del inicio de las mismas.
- 17.7. El equipo que no presente el Pasaporte Técnico será penalizado.
- 17.8. La verificación de la homologación de la ropa ignífuga y del casco será realizada a la entrada del equipo en la zona de Control Horario de Salida del Rallye o de Etapa.

17.9. Pesaje de los vehículos

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar el pesaje (en cualquier momento y lugar del rallye) de los vehículos en condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y los resultados del pesaje así como la hora y fecha en los que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico.

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

- Parar el motor

- El pesaje, a criterio exclusivo de los Comisarios Técnicos, se podrá realizar:

- a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
- b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y los oficiales encargados del mismo.

17.10 Marcas de identificación

- 17.10.1 Corresponde al equipo —en caso de que fueran colocadas marcas de identificación— cuidar de las mismas, bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rallye.
- 17.10.2 Corresponde asimismo al equipo, verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.
- 17.10.3 Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas que hayan sido retocadas, llevará 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 que pudieran solicitarse al CAD.

17.11 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 llevada a cabo por decisión de los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).
- c) En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada categoría, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar también verificaciones para otros vehículos.
- d) En caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las PCCCTE, que deberá ser depositada por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

17.12. Limitación de motores en Buggies Nacionales

Se permite el uso de un solo grupo motopropulsor (motor + turbocompresor si existe + caja de cambios) por prueba y coche. En el caso de cambiar alguna de las partes del grupo motopropulsor, el vehículo podrá seguir compitiendo, pero sin puntuar ni bloquear ni optar a la clasificación scratch de la prueba.

18 CONTROL DE POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO – GPS. NOTAS Y APARATOS ELECTRONICOS EN EL VEHICULO DE COMPETICION.

18.1. Se deberá instalar un sistema de control del posicionamiento del vehículo debidamente certificado por la RFEDA. Este sistema debe incluir un medio de comunicación entre el participante y la Dirección de Carrera.

El importe y condiciones de uso así como instalación se recogen en el ANEXO 12.

18.2. El sistema debe estar operativo durante el desarrollo de cada Etapa y conectado al sistema eléctrico sin posible interrupción.

Es responsabilidad del participante la puesta en marcha del sistema, así como el no funcionamiento por causas imputables al equipo. La penalización mínima será de 10 minutos.

18.3. Las instrucciones para el manejo y conexión del sistema GPS deben ser proporcionadas por el proveedor y figurar en el Reglamento Particular o en un Aditivo.

18.4. Los datos de posicionamiento del vehículo servirán de base para:

18.4.1. En caso de accidente, recuperación del tiempo empleado en auxiliar a otros participantes.

Si un participante llega al lugar de un accidente, implicando posibles heridos, debe detenerse y proporcionar toda la ayuda necesaria hasta la llegada de los servicios de auxilio médico. Un participante que se detenga para ayudar a otro participante puede pedir por escrito que se le restituya el tiempo empleado en dicho auxilio.

18.4.2. Control del recorrido efectuado por los participantes.

El sistema GPS contemplará los puntos de control con las coordenadas de paso obligatorio del participante. El sistema avisará al Director de Carrera de las incidencias acerca del itinerario realizado por los equipos participantes, que a su vez informará por escrito a los Comisarios Deportivos de las posibles infracciones.

18.4.3. Publicación de las casillas y/o puntos GPS que serán de obligado paso, con sanciones graves a su incumplimiento.

El organizador deberá comunicar a los participantes aquellas casillas que de no seguir el recorrido expresado, suponen un recorte, que puede ser de finca privada donde no puede –en modo alguno- salirse el participante por el recorrido marcado o de camino público que obligatoriamente debe seguirse. No respetar este apartado, supondrá la comisión de una infracción con sanción de 10 a 30 minutos.

18.4.4. Control de carrera del correcto funcionamiento del GPS así como de la no utilización y posesión de aparatos electrónicos, incluidos teléfonos o terminales móviles tipo Smartphones en los cuadros instrumentación del vehículo.

El Director de Carrera podrá autorizar el que en cualquier parte del recorrido el vehículo que pudiera haber alterado el funcionamiento del GPS o hay dudas acerca de las disposiciones o usos de aparatos electrónicos que puedan ayudar en la búsqueda del track o recorrido, podrá ser obligado a parar y comprobarse por la empresa suministradora del GPS su funcionamiento.

Para la sanción de las conductas antes indicadas, será necesaria la intervención de un oficial técnico del cuadro de oficiales de la prueba. Asimismo, la toma de imágenes instaladas previo el control o inmediatamente en el mismo será prueba suficiente para la sanción.

La sanción en ambos casos será de entre 15 y 30 minutos, y si el piloto ha sido sancionado anteriormente en la misma temporada, será descalificado de la prueba.

18.4.5. Control de velocidad en Zonas limitadas.

18.4.5.1. Generalidades

Existirá control de velocidad en todas aquellas Zonas que el organizador estime necesario establecer.

Estas zonas deberán estar indicadas en el Reglamento Particular de la prueba y en el Road-Book, especificando la velocidad máxima impuesta (30, 50 o 90).

El comienzo de una zona de Control de velocidad estará indicado con un panel con la indicación "DZ" tanto en el Road-Book como en el recorrido (preferiblemente panel a cada lado); el final de la zona tendrá así mismo las indicaciones "FZ".

En las zonas de Control de Paso, los paneles serán los estándares FIA.

El organizador, en los accesos a carreteras, intersecciones de las mismas, entradas a núcleos urbanos/poblados, podrá situar e instalar un **CONTROL STOP 3" CP (Control de Paso)** que estará señalizado como tal, tanto en el inicio como en el fin del mismo, siendo obligatorio el que el vehículo participante EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS DEBERA PARAR Y PERMANECER PARADO 3 SEGUNDOS ANTES DE INICIAR DE NUEVO LA MARCHA. A tal efecto, el dispositivo GPS informará **50 metros antes del inicio del control stop así como el inicio de los 3 segundos** y la finalización del mismo. Si además hubiera limitación de velocidad, esos 3 segundos serán el inicio de la limitación, en los otros casos, continuará el vehículo en competición, salvo indicaciones de los Agentes de la Autoridad y/o personal de la organización.

El participante que no respete la parada en 0 kilómetros de velocidad, será sancionado en razón de 2 minutos por segundo de incumplimiento pudiendo llegar a la descalificación en caso de reincidencia en la falta.

~~18.4.5.2. Activación~~

~~El sistema GPS instalado registrará un impulso cada 50 metros que servirá para establecer la velocidad del participante.~~

18.5. El equipo que no devuelva el GPS, o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas será objeto de una multa de 1000 euros.

No habrá reconocimientos del recorrido.

Estará totalmente prohibido a los participantes el circular 30 días antes de la competición en un círculo de 50 kilómetros a la redonda desde la sede de la competición.

El no respeto de este punto, supondrá la comisión de una infracción con sanción mínima de 60 minutos.



El Director de Carrera pondrá en conocimiento del Colegio de Comisarios Deportivos aquellos videos o fotos de participantes que entienda señalan una infracción grave o muy grave de la normativa aplicable.

20 BRIEFING. PUNTO DE INFORMACIÓN AL PARTICIPANTE.

El Briefing escrito deberá estar colgado en la web del Club Organizador, al menos **3** días de antelación al inicio de las verificaciones. Asimismo, estará colgado en el grupo Wasap del CERTT.

Si el organizador o el Director de Carrera cree necesario la realización de un Briefing con los equipos, la asistencia al mismo será obligatoria para —al menos— uno de los miembros del mismo.

PUNTO DE INFORMACION AL PARTICIPANTE. Conjunta y coordinadamente con el oficial “Relaciones con los Participantes” el organizador dispondrá de un Punto de Información al participante en el que una persona de la Entidad Organizadora atenderá y dará las explicaciones sobre el recorrido, rutometro, repostaje, etc., y ello a partir del momento de iniciarse las verificaciones hasta el término de la primera Etapa del Rallye.

21 PRUEBA PRÓLOGO / SUPER-ESPECIAL

21.1. Además de lo establecido en el art. 2.a) del Anexo 8, serán de aplicación los apartados que se citan a continuación.

21.2. Está permitido el reconocimiento de la prueba Prologo/ Súper-Especial.

El organizador, en el Reglamento Particular definirá el protocolo sobre el reconocimiento previo de la Prologo.
Sera de aplicación lo establecido en el artículo 5.2.2

21.3. El orden de salida de la prologo será en orden creciente. Es decir, del dorsal 1 en adelante. ~~decreciente, o sea, del mayor dorsal al menor.~~

21.4. A los equipos que habiendo tomado la salida la prueba Súper-Especial no hayan completado el recorrido de la misma o que hayan obtenido un tiempo superior al tiempo máximo en alguna de las mangas, se le aplicara el peor tiempo de la misma y una penalización.

21.5. Al equipo que no tome la salida por cualquier motivo en alguna de las mangas, se le aplicara una penalización por cada manga no realizada.



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

21.7. La prueba Súper-Especial servirá para establecer el orden de salida para el primero de los Sectores Selectivos. Asimismo, el tiempo invertido se acumulará al general impartido en la competición.

21.8. Después de la Súper Especial se entrará en una Asistencia de 30 minutos para pasar a continuación a Parque Cerrado o el de Pre-salida.

22. SALIDA

22.1.- Ceremonia de salida

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.

a) 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

b) Los participantes deberán aparcar sus vehículos a la hora prevista por el organizador en una zona, cerrada y vigilada, próxima al Pódium.

c) Si el organizador realiza un acto promocional para el público, antes de la Ceremonia, el piloto y copiloto de los equipos que sean designados deberán estar a su disposición desde la hora que se establezca al efecto.

d) La Ceremonia de Salida será obligatoria para todos los equipos inscritos y se celebrará el día y hora establecido en el Reglamento Particular. Cinco 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.

e) 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 competición, 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.

f) Cualquier infracción a esta normativa será penalizada de acuerdo con lo previsto en el Anexo 1.

g) A la salida del rallye el organizador preverá la salida de los 10 primeros participantes inscritos con un intervalo de 2 minutos.

h) En el caso de que los vehículos de un certamen monomarca salgan agrupados en un bloque (o excepcionalmente en dos si el número de inscritos de ese certamen es significativo) deberá dejarse un intervalo de dos minutos entre el primero y el último de la monomarca con los vehículos anterior y posterior a los mismos).

22.2.- Procedimiento de salida

a.- Los equipos deberán presentarse, junto con su vehículo, en el Control Horario de Salida de la competición, 15 minutos antes de su hora teórica de salida para proceder al control de la ropa ignífuga, el casco y el HANS. Una vez superado este control, podrán entrar en el mismo.

b.- La hora exacta de salida figurará en el Carnet de Control de cada equipo.

c.- Los equipos disponen de 15 minutos para presentarse a la salida de una Etapa.

d.- A la salida del primer Sector Selectivo del rallye el organizador preverá la salida de los diez primeros participantes con un intervalo de 2 minutos, excepción de los Sectores que sean de la modalidad resistencia TT, que lo será cada treinta segundos mínimo.

22.3.- Súper Rallye

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

- b) A los equipos que se aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo en los Sectores Selectivos no realizados, el doble de los tiempos máximos de cada Sector Selectivo indicados en el Reglamento Particular. ~~El tiempo mínimo suplementario que deberá contener el Reglamento para esta penalización será de 60 minutos.~~
- c) Si la competición está dividida en dos jornadas, el participante que se retire en la primera, deberá salir obligatoriamente en el primer Sector Selectivo de la segunda jornada para acogerse al Súper Rallye.
- d) En el caso de que en la misma Etapa se realice más de un Sector Selectivo y un participante quiera reengancharse al Súper Rallye, deberá comunicar su intención y presentarse en la salida del Reagrupamiento anterior al siguiente Sector Selectivo obligatoriamente antes de la salida del último vehículo que vaya en carrera.
- e) Por razones de seguridad únicamente, el Director de Carrera someterá a la aprobación de los Comisarios Deportivos el reposicionamiento en el orden de salida de algún piloto. En ningún caso, un piloto así reposicionado podrá tomar la salida delante de los 10 primeros clasificados de la Sección o Etapa en cuestión.
- f) Para estar incluido en la clasificación final, es necesario haber tomado la salida en la Etapa final, haber acabado el último Sector Selectivo dentro del tiempo máximo autorizado para dicho Sector Selectivo y haber hecho su entrada al Parque Cerrado fin de Rallye.
- g) En cualquier caso, aquellos equipos que se hayan acogido a la modalidad del Super Rallye NO TENDRA DERECHO A LA PERCEPCION DE LOS PUNTOS EXTRAS POR FINALIZACION DEL RALLYE.

4.- Vehículos admitidos en Certámenes Autonómicos

Entre el último vehículo del Campeonato de España y el primero de otro Certamen que se realizará después del Campeonato de España se dejará un intervalo mínimo en función de las características del recorrido y a criterio del Director de Carrera (recomendándose un intervalo mínimo de 2 minutos y máximo de 5 minutos).

23.- CIRCULACIÓN

- a) Durante todo el desarrollo del rally los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación.
- b) Los Agentes o los Oficiales especialmente designados (Jueces de Hechos) que constaten una infracción a las reglas de circulación cometida por un equipo, deberán notificársela tan pronto como sea posible.
- c) En caso de que la policía decidiera no parar al equipo infractor, o no pueda hacerlo, podrán requerir la aplicación de las penalizaciones previstas a condición de que:
 - 1.- La notificación de la infracción llegue a los organizadores por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
 - 2.- Los boletines de denuncia sean lo suficientemente detallados para determinar sin lugar a dudas la identidad del piloto, el lugar y la hora.
 - 3.- Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.
- d) Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la pista o dejar libre la misma.
- e) Está igualmente prohibido al equipo:
 - . Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
 - . Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- f) Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que estas infracciones revisten especial gravedad remitirán el expediente al Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado Comité— de un expediente disciplinario.

24.- ASISTENCIA

a) Definición

I Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre un vehículo concursante.
II Cada Etapa finalizará en el Control Horario de entrada al Parque de Asistencia final.

b) El organizador podrá optar entre:

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

2º.- Una zona de reagrupamiento para las salidas al tramo, no habiendo parque cerrado, quedando los vehículos en las propias asistencias, pero a partir de la hora que se establezca en el Reglamento Particular estará completamente prohibido el trabajar, incluido piloto y copiloto en los vehículos de competición. La penalización que se aplicará al equipo que incumpla la presente norma, será la misma prevista para la asistencia mecánica en tramo.

- c) Cualquier reparación habrá de realizarse en el Parque de Asistencia, por lo que en caso de avería, el vehículo deberá ser llevado por sus asistencias al Parque de Asistencia o reparado en el mismo lugar de la avería de acuerdo con lo establecido en el artículo 24.1.3 , estando totalmente prohibido llevar el vehículo a ningún Taller o Local particular, siendo obligatorio ir directamente desde el lugar de la avería al Parque de Asistencia, al mismo tiempo que QUEDA PROHIBIDO ABANDONAR EL PARQUE DE ASISTENCIA durante el periodo que va desde la finalización de la Etapa y la salida de la siguiente, debiendo pasar directamente desde este al Parque Cerrado.
- d) Durante todo el rallye solo se podrá realizar en las zonas de asistencia. Sin embargo, el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.
- e) Está prohibido el seguimiento en el itinerario a un vehículo de competición, excepto en las Z.A., por parte de otro vehículo con herramientas con capacidad para realizar sobre aquél alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 23.1.5.
- f) Toda infracción concerniente a la asistencia comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una penalización.
- g) Toda asistencia aérea (excepto los casos concretos que se detallan en el Reglamento Particular) está prohibida.
- h) La entrega de información, comida y bebida está autorizada.
- i) **Zonas de asistencia**

Además de lo establecido en el art. 9 del Anexo 8, serán de aplicación los siguientes apartados:

- I. Las Z.A. deberán estar en espacios lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y poder disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. El organizador procurará diseñar las Z.A. de forma lineal y en sentido único, para facilitar la circulación de los vehículos dentro de las mismas.
 - II. Deberán ser indicadas en el Reglamento Particular y en el Road-Book.
 - III. La velocidad máxima permitida en su interior es de 30 Km/h.
 - IV. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones que encuentren a su llegada depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio PA.
 - V. Cualquier infracción a las normas de funcionamiento de las Z.A. será sancionada.
 - VI. Solo 2 vehículos de asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" (de 28 x 15 cm) entregadas por el organizador y colocadas en sitio visible.
 - VII. 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.
- j) Combustible y Repostaje**
- I. El único combustible permitido, es el convencional que se encuentre en las gasolineras del recorrido.
 - II. El repostaje está autorizado exclusivamente en Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rallye y que estén indicadas en el libro (Road-Book). El repostaje se ha de realizar directamente de los surtidores de las mismas, sin ninguna ayuda exterior a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio. Está expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.
 - III. En los vehículos cuya boca de combustible está situada en el techo de la carrocería, se autoriza la ayuda de una tercera persona con la única y exclusiva finalidad de ayudar en la operación de repostaje.
 - IV. El organizador, a su exclusivo criterio, podrá autorizar la operación de repostaje en un número limitado de gasolineras.
 - V. Sólo para el caso de los buggies y exclusivamente para tales vehículos el organizador podrá habilitar una zona de repostaje dentro del recorrido del rallye, con las medidas de seguridad imprescindibles para el referido cometido y deberá figurar en el Libro de Ruta.
 - VI. Para dar cumplimiento a esta condición, en casos excepcionales, se autorizarán Sectores de Enlace entre el Control stop del Sector Selectivo precedente y la Zona de Repostaje, y desde ésta hasta el inicio del siguiente Sector Selectivo, procurando que estos recorridos sean lo más corto posibles.
 - VII. El organizador podrá prever un suplemento de tiempo en los Sectores de Enlace al que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.
 - VIII. El organizador podrá nombrar Oficiales para controlar las normas de los repostajes.

- IX. Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.
- X. Para cada Sección del Rally (Sector de Enlace + Sector Selectivo o Sectores de Enlace comprendidos entre un Sector Selectivo) deberá existir al menos una Estación de Servicio para el repostaje de los participantes o establecer una Zona oficial de Refuelling.
- XI. En cualquier caso, el organizador deberá prever un suplemento mínimo de tiempo de 20 minutos en los Sectores de Enlace establecidos para el repostaje en las Estaciones de Servicio autorizadas.

25.- NEUMÁTICOS

- 25.1. Para las competiciones del Campeonato de España de RTT, los neumáticos a utilizar deben de estar de acuerdo con la reglamentación FIA para rallyes todo-terreno, en su caso.
- 25.2. No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.
- 25.3. **El número de neumáticos y su presencia en el procedimiento de pesaje es el siguiente:**
- **T1, T2 y T3 según lo que dice el reglamento específico de cada grupo (Anexo J al CDI)**
 - **Open y Score: lo que dice el artículo 285 del Anexo J al CDI.**
 - **T5 y T5 Open: lo que dice el artículo 284 del Anexo J al CDI.**
 - **Buggies Nacionales: deberán llevar, al menos, una rueda de repuesto. En el caso de llevar dos ruedas de repuesto, la segunda debe ser retirada antes del procedimiento de pesaje.**
- ~~Es obligatorio llevar 2 ruedas de repuesto en el vehículo. En el caso de los Buggies Nacionales, el número mínimo de ruedas de repuesto será de 1.~~ En cualquier caso, no se podrá variar el número de ruedas de repuesto entre la salida de un Parque de Asistencia y la llegada al siguiente.
- 25.4. 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.
- 25.5. Están prohibidos los neumáticos con mousse o con cualquier otro sistema antipinchazos en todos los grupos, salvo que su reglamento específico indique lo contrario.

26.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

26.1. Disposiciones generales

- 26.1.1. Todos los Controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los Sectores Selectivos, Controles de Reagrupamiento y Neutralización) serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70cm.mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el Anexo 2. Se recomienda la colocación de un panel igual a cada lado de la pista.
- 26.1.2. El comienzo de una Zona de Control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 metros 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 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.
- 26.1.3. Toda Zona de Control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la misma.
- 26.1.4. La duración de la parada en cualquier Zona de Control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
- 26.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa de control.
- 26.1.6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora oficial de registro.
- 26.1.7. Los puestos de Control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.
- 26.1.8. La hora de cierre de los puestos de Control para cada uno de los participantes será 30 minutos después de su hora teórica de llegada al mismo.
- 26.1.9. La hora de cierre de los puestos de Control se indicará en el Reglamento Particular de la competición, en un Complemento o en el Carnet de Control.
- 26.1.10. Está estrictamente prohibido entrar en una Zona de Control por una dirección diferente a la prevista en el Libro de Ruta (Road-Book).

- 26.1.11. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de Control o volver a entrar en la misma después de haber visado el Carnet de Control.
- 26.1.12. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de Control.

26.2. Señalización de los Controles

- 26.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo nº 2.
- 26.2.2. Todos los Controles (Controles Horarios, de Paso, Salida y Llegada de Sectores Selectivos y Stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas de acuerdo con los dibujos del Anexo nº 2.

26.3. Zona de Control

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

26.4. Controles de Paso

En los Controles de Paso existe una limitación de velocidad en todo su recorrido (desde la pancarta de preaviso hasta la pancarta de Fin de Zona) de 30 km/h.

En estos Controles los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el Carnet de Control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

Los Controles de Paso serán de dos tipos:

- Controles de Intersección con carreteras asfaltadas abiertas al tráfico.
- Controles de Paso repartidos a lo largo del recorrido.

En todos los cruces con una carretera abierta al tráfico, serán instalados Controles de intersección, siendo algunos de ellos Controles de Paso, comunicados con Dirección de Carrera y señalizados con paneles estandarizados FIA de la siguiente manera:

Control de Intersección:

- | | |
|--|---|
| - Panel amarillo "C.I.": | Control de Intersección a 200 metros. |
| - Panel rojo "C.I.": | Control – Atención – preparado para detenerse |
| - Panel beige con tres franjas negras: | Fin de Zona. |

El participante deberá estar preparado, para en el caso que el Jefe de Puesto y/o las Fuerzas de Orden Público así lo indiquen, pasar sin necesidad de detenerse.

Control de Paso:

- | | |
|--|--------------------|
| - Panel amarillo con sello: | Stop a 100 metros. |
| - Panel rojo con sello: | Stop. |
| - Panel beige con tres franjas negras: | Fin de zona. |

El Jefe de Puesto dará la señal de reemprender la marcha. Cualquier infracción a lo establecido en estos Controles entrañará la DESCALIFICACION, por decisión de los Comisarios Deportivos.

La falta de constancia de la realización de dichos Controles será penalizada con 30 minutos.

En caso de discrepancia prevalecerá la constatación del encargado del puesto de Control.

Cualquier otra infracción a lo establecido en estos Controles podrá entrañar la DESCALIFICACION, a criterio de los Comisarios Deportivos.

26.5. Controles Horarios

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

26.6. Procedimiento de control

- 26.6.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la Zona de Control.
- 26.6.2. Entre el panel de aviso y la Zona de Control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
- 26.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de Control, sólo podrá realizarse si los 2 miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la Zona de Control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

- 26.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el Carnet de Control al comisario en funciones.
- 26.6.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado Carnet.
- 26.6.6. En los Sectores de Enlace, la hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el Sector, la hora de salida del mismo, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.
- 26.6.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la Zona de Control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de Salida del rallye o de una Etapa en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.
- 26.6.8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del Carnet al comisario en funciones corresponde al 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".
- 26.6.9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
- 26.6.10. Un equipo penalizado por adelanto, a criterio del Director de Carrera, podrá ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.
- 26.6.11. En los Controles Horarios de Llegada de fin de Etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
- 26.6.12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo - y el hecho de entrar en una Zona de Control con un adelanto superior a 1 minuto antes de la hora ideal de presentación -, será objeto de un informe por escrito, por parte del Jefe de Puesto del Control, que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

26.7. Hora de salida de los Controles

- 26.7.1. Cuando el Sector siguiente no empiece con un Sector Selectivo, 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.
- 26.7.2. En cambio, cuando un Control Horario está seguido de un Control de Salida de un Sector Selectivo, se aplicará el siguiente procedimiento:
- a) Los 2 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 Sector Selectivo).
 - a.4) Por último, 25 metros más lejos, panel con tres barras transversales sobre fondo beige (fin de zona).
 - b) En el Control Horario de Llegada del Sector de Enlace, el comisario en funciones anotará en el Carnet de Control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el Sector de Enlace o Sector Selectivo siguiente. Deberá respetar un intervalo de 5 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para la salida.
 - c) Después de haber pasado el C.H. el vehículo proseguirá inmediatamente hasta la salida del Sector Selectivo.
 - d) El oficial responsable del puesto anotará la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la prevista y a continuación dará la salida al equipo.
 - e) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del Sector Selectivo dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

26.8. Eliminación de carrera

- 26.8.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un Sector de Enlace, entrañará la eliminación de la competición del equipo por el Director de Carrera.
- 26.8.2. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los equipos deberán ser informados a la mayor brevedad.

- 26.8.3. En un Sector Selectivo, 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 a criterio del Director de Carrera, se le puede impedir tomar la salida en el siguiente Sector.

26.9. Controles de Reagrupamiento

- 26.9.1. 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.

- 26.9.2. Estas zonas de Reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. En consecuencia, es preciso tener en cuenta la hora de salida del Reagrupamiento y no la duración programada del mismo.

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

- Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al Reagrupamiento: 08h01'
- Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al Reagrupamiento: 10h00'
- 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)

- 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'

- 26.9.3. A la llegada a los Controles de Reagrupamiento, los equipos recibirán las instrucciones relativas a su hora de salida y podrá requerírseles la entrega del Carnet de Control. A continuación deberán inmediata y directamente conducir el vehículo al Parque Cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de que la duración del Reagrupamiento sea igual o inferior a 15 minutos.
- 26.9.4. Después de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

27. SECTORES SELECTIVOS

- 27.1. En el transcurso de los Sectores Selectivos, además de la vestimenta ignífuga completa (ver art. 7.5.), es obligatorio para los miembros del equipo, bajo pena de DESCALIFICACION, el uso de casco homologado —según normas FIA—, los cinturones de seguridad y el uso del dispositivo de seguridad HANS.
- 27.2. En los Sectores Selectivos, está prohibido a los equipos circular en sentido contrario.
- 27.3. Los Sectores Selectivos no están reservados exclusivamente para la circulación de los participantes. De ser así, deberá estar indicado expresamente en el Reglamento Particular de la competición.
- 27.4. A la salida de los Sectores Selectivos una vez que el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga frente al Control de Salida, el oficial en funciones inscribirá en el Carnet de Control la hora real de salida (hora y minuto). Seguidamente le anunciará los 30, 15, 10 y 5 últimos segundos uno a uno.
- Finalizados estos últimos 5 segundos, será dada la señal de salida, en cuyo momento el vehículo deberá partir sin dilación.
- 27.5. La salida 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 penalizado.
- 27.6. Los intervalos de salida en los Sectores Selectivos deben respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.
- 27.7. La salida de un Sector Selectivo a la hora inscrita en el Carnet de Control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.
- 27.8. En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.
- 27.9. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.
- 27.10. Todo equipo que rehúse a tomar la salida en un Sector Selectivo a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el Sector Selectivo.
- 27.11. La llegada de los Sectores Selectivos será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el Control stop. El cronometraje se realizará sobre la línea de llegada por medio de aparatos impresores. Este cronómetro será doblado.



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

- 27.12 A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en un Control Horario señalado por un panel con un reloj rojo de STOP. El oficial en funciones inscribirá en el Carnet de Control la hora de llegada del Sector Selectivo (hora, minutos y segundos). Esta misma hora (hora y minutos) será la hora de salida del Sector de Enlace siguiente.
- 27.13 En el caso de que un vehículo no se detenga en el panel STOP para recibir su tiempo, se aplicará una penalización.
- 27.14 Los Controles Stop serán, además, Controles Horarios de Salida del Sector siguiente. En el Carnet de Ruta junto a la casilla de salida del Sector deberá existir una casilla para que el cronometrador del Control Stop anote el número del vehículo anterior, debiendo respetarse obligatoriamente este orden para la entrada en el siguiente control.
- 27.15 Un vehículo que no se pueda mover por sus propios medios puede ser remolcado o empujado por otro participante excepto en la Zona de Control en la Salida de una Etapa o en la Zona de Control de la Salida de un Sector Selectivo donde debe ser movido por la tripulación y los comisarios.
- 27.16 Un vehículo remolcado o empujado a través de una zona de Control de las mencionadas en el apartado anterior incurrirá en una penalización de 30 minutos, excepto en el caso de un final de Sector Selectivo.
- 27.17 Salvo disposición en contra en el Reglamento Particular, la asistencia está prohibida en el transcurso de un Sector Selectivo fuera de las Zonas de Asistencia previstas en el Libro de Ruta (Road-Book).
- 27.18 Los tiempos máximos para realizar cada Sector Selectivo deberán estar claramente definidos en el Reglamento Particular o Complemento y reflejados en el Carnet de Control.

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

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

- 27.19 En el transcurso de un Sector Selectivo, todos los participantes están obligados a facilitar el adelantamiento al vehículo que los alcance.

27.20 SISTEMA DE ALARMA VEHICULO A VEHICULO

27.20.1. A fin de reforzar la seguridad de los participantes, se debe instalar en cada vehículo un sistema de control del posicionamiento del vehículo debidamente avalado por la RFEDA. Este sistema debe incluir un medio de comunicación entre el participante y la Dirección de Carrera.

El sistema debe cumplir las especificaciones mínimas establecidas en el Anexo III.

27.20.2. El sistema debe estar operativo durante el desarrollo de cada Etapa y conectado al sistema eléctrico sin posible interrupción.

Es responsabilidad del participante la puesta en marcha del sistema.

27.20.3. Las instrucciones para el manejo y conexión del sistema GPS deben ser proporcionadas por el proveedor y figurar en el Reglamento Particular o en un Complemento.

27.20.4. El equipo que durante la realización del Sector Selectivo permanezca parado durante más de 5 minutos contabilizados desde el mismo momento de efectuar la parada SIN AVISAR a Dirección de Carrera si se trata de avería mecánica, abandono o SOS, será sancionado con 10 minutos.

27.21 SISTEMA DE AVISO DE ADELANTAMIENTOS

Será obligatorio la instalación y uso del sistema de aviso de adelantamientos, debidamente autorizado por la RFEDA. El importe y condiciones de uso así como instalación se recogen en el ANEXO 12.

El participante que haga caso omiso a las señales del sistema de adelantamiento y tras el informe del responsable del sistema, será penalizado de acuerdo con los siguientes criterios:

1) **Se recibe una petición de adelantamiento (dentro del rango):**

- a) No se responde autorizando el adelantamiento.
- b) Se responde SI:

- 1/ Acelera más de 9 km/h.
- 2/ Mantiene la velocidad.
- 3/ Aminorar la velocidad al menos 10 km/.

Se considerará INFRACCION los casos 1.a); 1.b).1 y 1.b).2.

- 2) **Se considerará la SEGUNDA y siguientes peticiones de adelantamiento y se establece:**
- a) No se considerará reincidencia los casos b) 2 y b) 3.
 - b) El resto de los casos se considerará reincidencia.

Para establecer los criterios de PENALIZACION se establece que existirá infracción penalizable al recibir dos (2) peticiones seguidas en infracción o tres (3) peticiones en infracción alternas.

1ª infracción:	1 minuto a añadir al tiempo del Sector Selectivo.
2ª infracción:	3 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo.
3ª infracción:	10 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo.
Siguientes:	30 minutos a añadir al tiempo del Sector Selectivo.

Un participante se considerará que comete infracción independientemente de que sean diferentes los vehículos que soliciten adelantamiento.

27.22 Finalización de un Sector Selectivo

- 27.22.1 Cuando el desarrollo de un Sector Selectivo sea DEFINITIVAMENTE suspendido antes del paso del último vehículo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a cada uno de los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.
- 27.22.2 Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
- 27.22.3 La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.
- 27.22.4 En caso de que el Sector Selectivo no fuese definitivamente suspendido y hubiese vehículos afectados por una interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la competición, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo dispuesto en el 26.18.1.
- 27.22.5 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.

27.23 Limitación de velocidad

Si el organizador ha marcado en el Libro de Ruta (Road-Book) una zona de velocidad limitada dentro del recorrido de un Sector Selectivo, el equipo que supere la misma será penalizado de la siguiente forma:

Si el organizador ha marcado en el Libro de Ruta (Road-Book) una o varias zonas de velocidad limitada dentro del recorrido del Sector Selectivo, el equipo que supere la misma será penalizado.

El Colegio de Comisarios Deportivos podrá penalizar, a su exclusivo criterio exclusivamente, los casos de reincidencia en infracciones por exceso de velocidad en zonas limitadas.

- 27.24 Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un Sector Selectivo, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización.
- 27.25 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 3 vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. Al equipo que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

27.26 LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

- 27.26.1 **Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados**
Será de aplicación lo establecido en el anexo 1 de las PCCCTCE.

27.26.2. 2. Medidas preventivas (señalizaciones)

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

- a) Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un comisario de ruta y Fuerzas del Orden Público.

- b) Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.
- c) Será responsabilidad de los vehículos "0", verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, que si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.

27.27 Seguridad de los participantes SOS/OK

27.27.1.- Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un Tramo Cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes.

27.27.2. 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 3 vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica.

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

27.28 Plan de Seguridad

El plan de seguridad deberá estar conforme al que figura en el anexo N° 3 del presente Reglamento Deportivo.

28 PARQUE CERRADO

28.1. Generalidades

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

28.1.1. Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

- a) Desde su entrada en un Pre-Parque de Salida, o de Reagrupamiento o de fin de Etapa, hasta su salida de los mismos.
- b) Desde su entrada en una Zona de Control hasta su salida de la misma.
- c) 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.

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

28.1.3. 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 este momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

28.1.4. Para salir de un Parque Cerrado de Reagrupamiento o de fin de Etapa, el equipo será autorizado a entrar 15 minutos antes de su hora teórica de salida.

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

28.2. Reparación en el Parque Cerrado

28.2.1. Si los Comisarios Técnicos del rally consideran 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.

28.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso en el Sector de Enlace, 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.

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

- 28.2.4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 27.2.2.
- 28.2.5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida, en caso contrario el equipo será penalizado.
- 28.2.6. En el interior de un Parque Cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente pueden realizarla los miembros del equipo. Esta batería exterior no podrá ser transportada en el vehículo.

29. CLASIFICACIONES

29.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los Sectores Selectivos (expresados en horas, minutos y segundos) y las penalizaciones en tiempo incurridas en los Sectores de Enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

29.2. Publicación de resultados

- 29.2.1. En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:
- **Clasificaciones oficiales:** 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.
- 29.2.2. En todas las clasificaciones, excepto lo dispuesto en el artículo 20.6), deben incluirse los resultados de los Sectores Selectivos, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

30. EMPATE EN UN RALLYE

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

31. TROFEOS

Deberán entregarse Trofeos:

- ~~Tres primeros clasificados Scratch (piloto y copiloto).~~
- Tres primeros clasificados vehículos coches TT (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados Buggies (piloto y copiloto).
- Tres primeros clasificados de la Copa de España de Pilotos (y copilotos) de Regularidad
- Tres primeros clasificados del Trofeo de Grupo T1.
- Tres primeros clasificados del Trofeo de Grupo T 1 Nacional
- Tres primeros clasificados del trofeo de Grupo T2
- Tres primeros clasificados del Trofeo de Grupo T3.
- Tres primeros clasificados del Trofeo 2 RM.
- Tres primeros clasificados del Trofeo de vehículos de Gr. T5.
- Tres primeros clasificados del Trofeo femenino (piloto y copiloto)
- Tres primeros clasificados del Trofeo Open
- ~~Tres primeros clasificados Trofeo Buggy Challenge~~

32. RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 32.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI.
- 32.2. 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.
- 32.3. 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 lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- 32.4. 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.
- 32.5. 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.

32.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Art. 14. del CDI. El importe de la caución de apelación se establece en 2.500 euros.

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo.

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

33. ACTAS E INFORME FINAL

33.1. Actas

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas que deberán ser firmadas por todos ellos.

33.2. Informe final

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

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

34. PUNTUACIONES

34.1. En cada competición puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:

- Una clasificación general scratch que comprenderá a todos los participantes.
- Una clasificación general para cada uno de los Grupos admitidos.
- Una Clasificación general para cada una de las categorías admitidas.

Los puntos que se establecen en los artículos siguientes (excepto los apartados 34.2.1. y 34.2.2. que no tendrán coeficiente multiplicador), deben ser multiplicados por el coeficiente atribuido a cada competición.

34.2. Atribución de puntos para el Campeonato de España de conductores y copilotos

~~34.2.1. Los pilotos y copilotos que tomen la salida en el Sector Selectivo siguiente a la prologo tendrán, siempre y que terminen el Sector en el tiempo reglamentario, 2 PUNTOS.~~

~~34.2.2. Los pilotos y copilotos que terminen el último Sector Selectivo del Rally dentro del tiempo previsto para ello, independientemente del puesto, se les asignaran 2 PUNTOS. Los pilotos y copilotos que se hayan acogido al superrallye no obtendrán en ningún caso los 2 puntos adicionales por terminar el rallye.~~

Se establece ~~además de lo anterior,~~ el siguiente baremo de puntos (*):

1º	50 puntos
2º	42 puntos
3º	36 puntos
4º	32 puntos
5º	29 puntos
6º	27 puntos
7º	25 puntos
8º	23 puntos
9º	21 puntos
10º	19 puntos
11º	18 puntos
12º	17 puntos
13º	16 puntos
14º	15 puntos
15º	14 puntos
16º	13 puntos
17º	11 puntos
18º	9 puntos
19º	8 puntos
20º	7 puntos

(*) Los pilotos y copilotos que se acojan a la modalidad del SUPER-RALLY obtendrán la mitad de los puntos que le correspondan tanto en los del Campeonato absoluto, como a los de la Categoría en la que compitan.

34.3. Atribución de puntos para las Copas y Trofeos convocados

Para las Copas y Trofeos de España convocados (ver Art. 3), se obtendrá una clasificación scratch formada exclusivamente por los vehículos admitidos en cada uno de ellos. En cada una de estas clasificaciones, la adjudicación de puntos se hará de forma igual que para los Campeonatos de España.



La atribución de puntos para deportistas con licencia expedida por una ADN distinta a la RFEDA estará sujeta al cumplimiento de las condiciones detalladas en el Art. 6.1

34.4. Atribución de puntos para el Campeonato de Marcas

Para optar al Campeonato de España de Marcas, estas deberán cumplir lo establecido en la DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE.

Las Marcas que no estén de acuerdo con dicha DISPOSICION no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

En cada competición puntuable y de acuerdo con la clasificación final Scratch de la misma, la atribución de puntos se hará de acuerdo con el siguiente baremo:

- 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

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

34.5. 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 Sector Selectivo y menos del 30% del kilometraje previsto de Sectores Selectivos, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos.
- b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de Sectores Selectivos, se adjudicará el 50% de los puntos establecidos.
- c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de Sectores Selectivos, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos.

35. RESULTADOS A RETENER.

Para la clasificación final se retendrán todos los resultados de las competiciones celebradas menos una. En la última competición del Campeonato, los pilotos que se inscriban por primera vez no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

Los pilotos con licencia expedida por una ADN distinta a la RFEDA sólo puntuarán y bloquearán resultados si se cumplen las condiciones detalladas en el Art. 6.1

35.1. Mínimo de participación en pruebas.

Para poder proclamarse vencedor de cualquiera de los Campeonatos, Copas o Trofeos convocados, el piloto o copiloto deberán haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas del CERTT.

~~Para optar a la clasificación final de cualquier Campeonato, Copa o Trofeo del CERTT el deportista deberá haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas. En caso contrario sus resultados bloquearán puntuaciones, pero no serán tenidos en cuenta a efectos de su clasificación.~~

35.2. En caso de empate

Si por aplicación de los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España varios aspirantes totalizarán el mismo número de puntos, 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 final se establecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer Sector Selectivo de cada rallye del Campeonato en el que se haya participado.
- c) En caso de nuevo empate, la RFEDA designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.



CERTT 2019

**CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO 2019
REGLAMENTO DEPORTIVO**

- Anexo 1) Cuadro de Penalizaciones**
- Anexo 2) Señalización de los Controles**
- Anexo 3) La seguridad en los Rallyes del Campeonato de España de Todo Terreno**
- Anexo 4) Coche "0"**
- Anexo 5) Pilotos prioritarios**
- Anexo 6) Libro de Ruta (Road – Book) estándar**
- Anexo 7) Carnet de control Tipo**
- Anexo 8) Normas a cumplir por las competiciones puntuables**
- Anexo 9) Vehículos admitidos en el Campeonato**
- Anexo 10) Boletín de inscripción**
- Anexo 11) Reglamento Particular Tipo**
- Anexo 12) Sistema GPS y adelantamiento.**
- Anexo 13) Regularidad Todo Terreno**
- Anexo 14) Documentos Participantes**