Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
CD.17.11.22	20.5 20.12 28.4	01.01.2023
CD.16.12.22	19	01.01.2023
CD.02.01.23	6.3 7.3	02.01.2023
CD.06.02.23	1.7 20.5 21.1.7 28.4.1 29.4.6 Fe de erratas -corrección de articulado- 5.3 19.1.1 21.1.6 22.1.3 28.4.2 33.16.5	06.02.23

1) CONDICIONES GENERALES DE LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO
2) DEFINICIONES
3) COMPETICIONES PUNTUABLES
4) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES
5) RESULTADOS A RETENER
6) PUNTUACIONES
7) ASPIRANTES Y LICENCIAS
8) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS
9) VEHÍCULOS ADMITIDOS
10) SEGUROS
11) PUBLICIDAD
12) OFICIALES
13) DOCUMENTOS STANDARD RFEDA.
14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN
15) INSCRIPCIONES Y NUMERO DE PARTICIPANTES
16) PILOTOS PRIORITARIOS CERA-RECALVI
17) GPS – BANDERA ROJA ELECTRÓNICA
18) CIRCULACIÓN
19) COMBUSTIBLE
20) NEUMÁTICOS
21) RECONOCIMIENTOS
22) PRUEBA DE CALIFICACIÓN Y SHAKEDOWN (OPCIONAL)
23) VERIFICACIONES
24) BRIEFING
25) CEREMONIA DE SALIDA
26) PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN DE UN TRAMO ESPECTÁCULO EL VIERNES
27) SALIDA
28) PROCEDIMIENTO PARA LOS RALLYES CELEBRADOS EN DOS DÍAS
29) ASISTENCIA
30) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
31) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO
32) PREMIOS POR RALLYE
33) TRAMOS CRONOMETRADOS
34) PARQUE CERRADO
35) CLASIFICACIONES
36) EMPATE EN UN RALLYE
37) RECLAMACIONES
38) APELACIONES
39) ACTAS E INFORME FINAL

ANEXOS

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

1. CONDICIONES GENERALES DE LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO

1.1. La RFEDA organiza la Copa de España de Rallyes de Asfalto siendo propiedad de la misma.

La abreviatura de la Copa de España de Rallyes de Asfalto será CERA-RECALVI, y su uso será obligatorioen todos los documentos, soportes publicitarios, etc.,

Los reglamentos aplicables en la CERA-RECALVI, por orden de prelación, serán:

Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España (PCCCTCE).

El presente reglamento deportivo y sus anexos.

El reglamento particular de la competición.

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

1.2. En las competiciones puntuables para un Certamen FIA de la especialidad será de aplicación la reglamentación establecida por la FIA. En los artículos no reglamentados por la FIA o que haya una reglamentación especifica e indicada en un artículo correspondiente será de aplicación la normativa de la Copa 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 una Copa o Trofeo RFEDA y haya vehículos que puntúen para ambas competiciones, las PENALIZACIONES aplicables en temas que no perjudiquen el normal desarrollo de la prueba (en cuyo caso será de aplicación el de mayor rango) será la que recojan los reglamentos de cada Certamen (por ejemplo si el Certamen FIA establece una penalización de 60 segundos y en la de la RFEDA por el mismo hecho 30 segundos, en las clasificaciones finales del Certamen FIA se establecerán 60" y en las de la RFEDA 30").

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

1.3. Solo la RFEDA puede acordar derogaciones al presente reglamento y en caso de divergencias en la interpretación del mismo, puede tomar una decisión.

1.4. Todo lo que no está expresamente autorizado en el presente reglamento, está prohibido.

1.5. Cualquier infracción al presente reglamento será transmitida a los Comisarios Deportivos que podrán aplicaruna sanción de las previstas en el CDI. Todo caso no previsto en la reglamentación aplicable será estudiado por los Comisarios Deportivos que son los únicos con poder para tomar una decisión.

1.6. El Director de Carrera es el responsable de aplicar este reglamento y el reglamento particular durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes del rallye.

1.7. La RFEDA establece para el año 2023 las Copas y Trofeos de España siguientes:

CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO 2023	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	**VEHÍCULOS ADMITIDOS**
Campeonato de España de Rallyes de Asfalto de Pilotos y Copilotos	Todos los vehículos admitidos
Copa de España de Rallyes de Asfalto de Pilotos y de Copilotos para vehículos FIA	Todos los vehículos de Grupos FIA
Copa de España de Rallyes de Asfalto de Pilotos y de Copilotos para vehículos N5	Todos los vehícuos N5
Trofeo de España de Rallyes de Asfalto para vehículos de 2RM hasta 2000 cc (sin coeficiente para cilindrada)	Vehículos 2RM hasta 2000 cc
Trofeo de España de Rallyes de Asfalto para Pilotos y Copilotos de Vehículos GT	GT Rallye y R-GT FIA
Trofeo de España de Rallyes de Asfalto para Pilotos y Copilotos de Vehículos N5	**Vehículos N5**
Trofeo de España de Rallyes de Asfalto de Competidores Colectivos	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Asfalto de Pilotos y de Copilotos Júnior	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Asfalto de Pilotos Silver (edad mínima 50 años)	Todos los vehículos

2. DEFINICIONES

2.1. Inicio del rallye.

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

2.2. Etapa

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

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

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

2.3. Sección

Cada parte del rallye separada por un reagrupamiento.

2.4. Tramo cronometrado

Parte del itinerario en la que se desarrolla una prueba de velocidad con la carretera cerrada al tráfico.

2.5. Sector de enlace

Las partes del itinerario que no son utilizadas como tramo cronometrado.

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

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

2.6. Reagrupamiento

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

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

2.7. Neutralización

Tiempo durante el cual un equipo está parado por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentra en régimen de PC.

2.8. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier operación, verificación, preparación o reparación en los vehículos, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la competición y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados.

2.9. Zonas de control

Zona comprendida entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

2.10. Asistencia

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo.

2.11. Asistencia prohibida

La utilización o recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los transportados en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo tal como se define en el artículo 31.

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

2.12. Reconocimientos

La presencia en un tramo cronometrado, de la forma que sea, de un piloto y/o copiloto que tenga la intención de participar en un rallye tras el anuncio del itinerario. En el reglamento particular de la competición figurará el programa específico durante el cual los equipos podrán familiarizarse con el recorrido de la competición.

Durante el primer día de reconocimientos, ningún miembro del equipo, a excepción de piloto y copiloto, podrá circular por los tramos cronometrados.

2.13. Final del rallye

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

IMPORTANTE: Se recuerda lo establecido en el CDI:

"… En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial…"

2.14. Carnet de control

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

2.15. Complemento

Documento oficial por escrito que forma parte del reglamento particular del rallye, destinado a modificar, precisar o completar este último.

Los complementos estarán fechados, 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:

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

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

2.16. Comunicado

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

2.17. Decisión

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

2.18. Concursantes

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

2.19. Tripulación

La tripulación está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo designadas como piloto y copiloto. Ambas deberán poseer la licencia correspondiente valedera para el año en curso.

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

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

3. COMPETICIONES PUNTUABLES

El número de competiciones puntuables para la CERA-RECALVI será de un máximo de seis (6).

Si un rallye de la CERA-RECALVI es anulado, no será inscrito en la CERA-RECALVI del año siguiente, salvo causade fuerza mayor reconocida como tal por la RFEDA.

Todos los rallyes tendrán coeficiente 1.

4. NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

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

5. RESULTADOS A RETENER

5.1. Para las Copas y Trofeos de España se retendrán los resultados de todos los rallyes celebrados menos uno. En caso de que se celebren 4 o menos pruebas, todas ellas serán puntuables.

5.2. En caso de empate, el vencedor será decidido de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 27.3 ~~2~~ de las PCCCTCE.

En caso de tener que aplicar lo dispuesto en el artículo 27.2. de las PCCCTCE, el desempate final seestablecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer tramo cronometrado de cada rallye **de la CERA-RECALVI** en los que hayan participado.

5.3. El artículo 27.2.c. de las PCCCTCE no será tenido en cuenta para los equipos que sean descalificados por acumulación de tiempo.

6. PUNTUACIONES

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

6.2. Para los Trofeos de España Junior (piloto y copiloto), se establecerá una clasificación de pilotos y de copilotos con una edad máxima de 25 años. Es decir, se admitirán deportistas que cumplan 25 años en 2023 y no serán admitidos los que cumplan 26 ese año.

6.3. Para la Copa de España de Concursante Colectivo se establecerá una clasificación Scratch que comprenderáa todos los concursantes con licencia de Concursante de los tipos ~~"ECI" y "CCI",~~ "EC" y "CC". (En 2023 estas o similares). Las licencias de concursante de Marcas de automóviles no puntuarán, ni bloquearán puntuaciones.

Los puntos obtenidos para cada concursante se computarán teniendo en cuenta sus tres mejores resultados.

6.4. Atribución de puntos para las Copas y Trofeos

Clasificación General Scratch

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

13º	8 puntos
14º	7 puntos
15º	6 puntos
16º	5 puntos
17º	4 puntos
18º	3 puntos
19º	2 puntos
20º	1 puntos

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

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

b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de TC, será adjudicado el 50% de los puntos establecidos en el reglamento.

c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos en el reglamento.

7. ASPIRANTES Y LICENCIAS

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

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

Asimismo, podrán participar y puntuar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del mail inscripciones@rfeda.es), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptivaautorización de la ADN de origen.

7.3. El cuadro de licencias admitidas es el siguiente

COPA DE ESPAÑA RALLYES DE ASFALTO 2023 (CERA 2023)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	**DEF**	**APLICACIÓN Y DURACIÓN**	**OBSERVACIONES**
INTERNACIONAL	**ITC-R / ITD-R / ITD-RH**	**TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2023**	**PUNTÚA Y BLOQUEA**
PILOTO GRADO A	**PA**		
COPILOTO GRADO A	**COA**		
PERMISO PILOTO GRADO A	**PPA**	**UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL**	**NO PUNTÚA NI BLOQUEA**
PERMISO COPILOTO GRADO A	**PCOA**		

8. NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

Además de las contempladas en otros artículos del presente reglamento, por su importancia se destaca lasiguiente normativa:

a) Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.

b) El abandono del piloto o copiloto está prohibido.

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

d) Está prohibido al equipo bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.

e) Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos enla carretera o para liberar el recorrido del rallye.

f) En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente.

g) Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el artículo 5 del anexo 7.

9. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

La normativa relativa a los vehículos admitidos en la CERA-RECALVI será la establecida en el anexo 8 al presente reglamento. La RFEDA se reserva la posibilidad de autorizar la participación de otros vehículos.

10. SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

11. PUBLICIDAD

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5 del anexo 7.

12. OFICIALES

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

12.1. Comisarios Deportivos

a) El Colegio de Comisarios Deportivos estará siempre constituido por 3 miembros. La RFEDA nombrará al Presidente y se reserva el derecho de nombrar al segundo.

b) El segundo será propuesto por el Organizador correspondiente, debiendo contar con la aceptación de la RFEDA, como requisito previo antes de su inclusión en el Reglamento Particular.

c) El organizador nombrará al tercero y a un oyente (que estará presente en todas las reuniones) que deberán ser –preferentemente- oficiales de la Comunidad Autónoma donde se organice el rallye.

d) Permanentemente deberá existir una comunicación adecuada con Dirección de Carrera y al menos uno debe encontrarse en la proximidad de Dirección del rallye, con objeto de que puedan ser tomadas las decisiones necesarias sin retraso.

e) Durante las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos podrán estar presentes las siguientes personas:

- El Director de Carrera (o persona de su equipo que lo represente).
- Los delegados de la RFEDA.
- El Observador.
- El Secretario del Colegio.

f) En las deliberaciones para tomar acuerdos, únicamente podrán estar presentes los propios comisarios y los comisarios oyentes que no tendrán voto.

g) Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

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

12.2. Comisarios Técnicos-

El organizador nombrará a un comisario jefe y el número suficiente de comisarios y controladores establecidos para el correcto desarrollo del rallye.

12.3. Delegados de la RFEDA.

a) Delegado Técnico

La RFEDA nombrará un Delegado Técnico en todos los rallyes puntuables para la CERA-RECALVI (artículo 18.5. de las PCCCTCE).

b) Delegado de Seguridad

La RFEDA nombrará un Delegado de Seguridad en todos los rallyes puntuables para la CERA-RECALVI (artículo 12.2 de las PCCCTCE).

12.4. Encargado de relaciones con los concursantes.

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

12.5. Oficial responsable de la publicidad.

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

12.6. Control del itinerario y de los tramos cronometrados.

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

- Llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible,suministrado por el organizador.
- Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 30 minutos antes dela salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo “0”).
- Si durante el recorrido del tramo cronometrado es alcanzado por el vehículo “0”, se deberá parar, situarse fuera de la carretera y esperar el paso del vehículo “escoba” antes de volver a ponerse en marcha.

13. DOCUMENTOS STANDARD RFEDA

13.1. Reglamento Particular.

El reglamento particular deberá ser conforme a lo establecido en el anexo 7 y al modelo que figura como anexo 10 a este reglamento.

13.1.1. <u>Aplicación e interpretación</u>

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

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa de la CERA-RECALVI.

13.1.2. <u>Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos</u>

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

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

Los complementos -aprobados por la RFEDA, por el Director de Carrera o por los Comisarios Deportivos, deberán ser colgados en la página web del rallye.

13.2. Itinerario - Libro de ruta (Road Book).

Deberá ser conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del anexo 7 y al modelo que figura como anexo 5 a este reglamento.

13.3. Carnet de control.

a) Deberá ser conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del anexo 7 y al modelo que figura como anexo 6a este reglamento.

b) El carnet de control será entregado en el CH de salida del rallye y deberá ser entregado en el CH de llegada de cada sección en donde les será reemplazado por uno nuevo.

c) Cada equipo es el único responsable de su carnet de control. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del equipo.

d) 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.

e) 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.

f) Solamente el comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

g) Salvo autorización expresa del comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

h) Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada puesto de control (horario, de paso o de Reagrupamiento), entrañará igualmente la penalización correspondiente.

i) Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

14. PLACA DEL RALLYE Y NÚMERO DE COMPETICIÓN

a) Los organizadores entregarán a cada equipo los elementos que se indican en el artículo 5 del anexo7, que deberán ser colocados de la manera especificada en el citado artículo.

b) La ausencia de la placa o número(s) del rallye, será penalizado de acuerdo con lo establecido en elanexo 1.

15. INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

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

15.1. Al formalizar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros del equipo, aceptan estar sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a los reglamentos aplicables a la CERA-RECALVI.

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

15.3. El comité organizador de una competición se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el CDI.

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

a) Participantes asiduos de la CERA-RECALVI (incluyendo las Copas Monomarca 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.

15.5. El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones.

15.6. El cierre de inscripciones se realizará el miércoles de la semana anterior a la competición a las 14,00 horas.

La Real Federación Española de Automovilismo publicará al cierre de inscripciones una lista provisional. Los equipos inscritos que adviertan en ella algún error podrán ponerlo en conocimiento del Departamento Deportivo de la RFEDA hasta las 10.00 horas del viernes de la semana anterior a la competición a través del e-mail inscripciones@rfeda.es.

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

15.7. Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, cumpliendo lo establecido en el anexo 7, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar –a través de dicha aplicación- el importe de la inscripción.

En aquellas pruebas que sean puntuables para el S-CER y para la CERA-RECALVI, aquellos pilotos inscritos en el S-CER deberán comunicar por escrito -a través del mail Inscripciones@rfeda.es – su voluntad de puntuar en la CERA-RECALVI.

15.8. Se establece un máximo de 350 € –más IVA-, de derechos de inscripción aceptando la publicidad propuesta por el organizador. En caso de no aceptar esta publicidad, los derechos de inscripción podrán ser doblados. Estos derechos NO incluyen el GPS.

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

a) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.

b) En el caso de que la competición no se celebrara.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condicionesprevistas en el reglamento particular.

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

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

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

15.12. El piloto o el copiloto pueden ser reemplazados con el acuerdo de:

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

Solamente la RFEDA puede autorizar el cambio conjunto de piloto y copiloto, o el cambio de concursante y siempre antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

16. PILOTOS PRIORITARIOS CERA-RECALVI

16.1. <u>Pilotos Prioritarios</u>

a) Los pilotos incluidos en las listas de prioridad FIA de la especialidad del año actual y anterior.

b) Los seis primeros clasificados en el Super-Campeonato de España del año anterior.

c) Los 3 primeros clasificados de la CERA-RECALVI del año anterior.

d) Los pilotos que son inscritos por una Marca como equipo oficial en una competición de la CERA-RECALVI.

e) Los pilotos prioritarios inscritos en el S-CER.

16.2. Otras Condiciones

a) Si un piloto participa en un certamen monomarca, perderá su condición de prioritario.

b) La RFEDA podrá suspender la condición de prioritario, cuándo se inscriba con un vehículo de prestaciones claramente inferiores a las de los demás pilotos prioritarios.

17. GPS/BANDERA ROJA ELECTRÓNICA

a) En las competiciones puntuables para esta Copa, es obligatorio la utilización de los sistemas GPS y BANDERA ELECTRÓNICA ROJA "on board" para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye.
b) La normativa establecida para el uso de los citados sistemas será publicada mediante anexo.
c) El equipo que no devuelva el sistema GPS o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 €.
d) La no utilización del sistema GPS por parte de un equipo, tras haber sufrido un accidente, rotura mecánica o abandono de la prueba, será motivo de penalización por parte de los Comisarios Deportivos.

18. CIRCULACIÓN

18.1. Durante todo el desarrollo del Rallye, excepto en los Tramos Cronometrados, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados. Queda especialmente prohibido la maniobra de cambio de dirección en forma de "Zigzag", que tiene como finalidad el "calentamiento" de neumáticos.

18.2. Los Agentes u oficiales que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

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

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

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

19. COMBUSTIBLE

19.1. Aspectos generales

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

En estas gasolineras el repostaje se deberá realizar directamente de los surtidores comerciales delas mismas.

El vehículo podrá ser empujado fuera de la zona de repostaje por el piloto y el copiloto, los oficiales y/o los dos miembros del equipo autorizados y cumpliendo lo establecido en el artículo 19.2.2.5 ~~4~~

19.1.2. Si el vehículo no pudiera arrancar, una vez fuera de la Zona de Repostaje, el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.

19.2. Procedimiento

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

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

19.2.2.1. La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.

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

19.2.2.3. Sera obligatorio que el piloto y copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje.

19.2.2.4. El concursante es responsable de proteger el suelo con una alfombrilla protectora. Esta alfombrilla estará compuesta por una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable (RDRR FIA Art. 61.2.4).

19.2.2.5. Para la operación de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la zona de repostajede dos miembros del equipo.

Estos miembros del equipo han de vestir pantalón largo y camisa o camiseta de mangalarga, aunque se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga.

19.2.2.6. Dentro de la zona de repostaje queda terminantemente prohibido el uso de aparatos móviles electrónicos, drones, así como encender mecheros, cigarrillos incluidos los electrónicos, o cualquier otro elemento que pueda producir una explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.

19.2.2.7. Está totalmente prohibido repostar antes del inicio del rallye en la zona de asistencia. Para llevar a cabo dicha operación, cada equipo deberá ir a la zona de repostaje o salir de la zona de asistencia.

19.2.3. Combustible

Todos los vehículos de grupo “R” y “N5”, deberán llevar a bordo y durante todo el evento, el dispositivo para extraer muestras de gasolina.

A su entrada en el Parque Cerrado al final del rallye, todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos la cantidad de 3 litros de combustible.

20. NEUMÁTICOS

20.1. Conformidad

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

Únicamente en el caso de los vehículos históricos se podrán usar los siguientes neumáticos:

Los vehículos provenientes de categorías Pre81, Pre90 del Campeonato de España de Rallyes Históricos podrán usar neumáticos conforme a la normativa FIA vigente o la anterior al 01.05.2013.

20.2. Neumáticos moldeados

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados. No se permite el corte manual (hand-cutting) o la modificación del dibujo de la banda especificada.

20.3. Tratamientos de los neumáticos

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

20.4. Número de los códigos de barras

Cada neumático debe tener, al menos, un código de barras identificativo en la parte exterior.

Estos códigos de barras se utilizan para comprobar que los mismos neumáticos permanecen instalados en un coche particular entre los cambios de neumáticos y que los concursantes no están superando el máximo permitido. El código de barras de los neumáticos debe ser siempre visible desde el exterior del vehículo.

20.5. Limitación de neumáticos

Los participantes pueden utilizar únicamente la cantidad máxima de neumáticos reflejada en este artículo, salvo en pruebas FIA, donde será de aplicación lo siguiente:

- Para vehículos de Grupo FIA, lo que dicte la reglamentación FIA.
- Para vehículos de Grupo Nacional, lo que dicte la reglamentación FIA para vehículos del mismo tipo de

tracción y configuración. Por ejemplo, un N5 / N+ /N1 se asimila a un R5, un GT Rallye a un R-GT, un S1600 RFEDA a un R2 / R3, etc. En caso de duda, será el Delegado Técnico de la RFEDA quien decida los neumáticos que se marcan a un determinado Grupo Nacional.

El número máximo de neumáticos de cualquier tipo (seco, mixto o agua) a utilizar por rallye queda limitado a:

4RM / R-GT / GT Rallye	2RM
10	8

CATEGORÍA	VEHÍCULOS A LOS QUE SE MARCA NEUMÁTICOS PARA LA LIMITACIÓN
1	Todos
2	Todos
3	Rally4/R2

Los vehículos de los demás grupos no están sujetos a la limitación, pero si al marcaje de neumáticos, salvo indicación contraria en los reglamentos específicos de vehículos de Copas Monomarca

Los neumáticos usados en los entrenamientos libres o Shakedown no contaran para la limitación.

Los neumáticos usados en el Tramo de Calificación, en caso de haberlo, en las condiciones que dicta el Reglamento Deportivo, no contarán para la limitación.

En las pruebas puntuables para el Campeonato o Trofeo FIA será de aplicación lo establecido en los reglamentos de dichos certámenes.

En el caso de celebrarse únicamente un tramo espectáculo en una etapa, los neumáticos usados en el mismo no serán contados para la limitación.

Asimismo, y dadas las características de los neumáticos de emergencia de uso temporal (coloquialmente conocidos como del “tipo galleta”), estos no serán marcados, ni considerados en el máximo citado.

En caso de duda sobre dicha denominación será el Departamento Técnico de la RFEDA o el Delegado Técnico de la RFEDA en la competición, quien decida al respecto.

Cada participante podrá utilizar un juego completo (4 neumáticos) comodín para agua extrema cada media temporada. Por media temporada se entiende la mitad de los rallyes si el número de pruebas puntuables es par y la mitad de los rallyes más uno (1) si el número de pruebas puntuables es impar.

Los neumáticos para agua extrema de cada fabricante son los siguientes:

MARCA	TIPO
Michelin	**Rallye Asphalte WRC Wet MW1**
DMack	**EWet**
Pirelli	**RW**
Hankook	**Ventus Z210**
MRF Tyres	**MRF ZWR**
Kumho	**-**
Hoosier	**-**

En el caso de un cambio en la lista de neumáticos FIA, que es la vinculante, el Delegado Técnico decidirácuales son los neumáticos de agua extrema.

En todo caso, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una penalización, a su exclusivo criterio, en caso de uso indebido de los neumáticos para agua extrema (uso de estos neumáticos en condiciones claramente de seco).

El uso de estos neumáticos no será acumulativo, es decir, aquel participante que no haya utilizado el juego completo (4 neumáticos) para agua extrema, no podrá usar estos en la segunda mitad de la misma.

Los neumáticos y las llantas de estos neumáticos deberán estar limpios de adhesivos y/o pintura de marcaje de competiciones anteriores

20.6. Dispositivos para mantener las prestaciones completas de los neumáticos

El uso de cualquier dispositivo para mantener el rendimiento total del neumático con una presión interna igual o menor que la presión atmosférica está prohibido. El interior del neumático (el espacio entre la llantay la parte interna del neumático) debe ser llenado solamente con aire.

Está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

20.7. Llantas

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

20.8. Montaje de los neumáticos

La presión máxima de montaje del neumático en la llanta es de 8 bares a 20° C. Esta presión debe permitir que el neumático se adhiera a las paredes exteriores de la llanta.

20.9. Neumáticos para asfalto (seco, mixto o agua)

En todo momento durante la prueba, la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos de asfalto montados en el coche no debe ser inferior a 1,6 mm durante al menos tres cuartas partes de la banda de rodadura. El fabricante de neumáticos debe proporcionar marcas de control visibles. Los neumáticos de asfalto deben cumplir con el anexo V "Homologación de neumáticos" del reglamento deportivo de la FIA para rallyes y estar homologados por la FIA.

Importante: no se permiten neumáticos homologados antes del 01.05.2013. Los participantes pueden seguir utilizando las especificaciones de los previamente homologados, siempre y cuando la banda de rodadura esté en conformidad con el anexo V.

Por todo lo indicado se recomienda consultar la lista de los neumáticos de asfalto admisibles publicados en la página web de la FIA y de la RFEDA. En caso de discrepancia entre ambas, la de la FIA será vinculante.

20.10. Tipo de neumáticos permitidos

La marca de neumáticos es libre.

20.11. Control

En cualquier momento durante el rally, pueden llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos. Cualquier neumático que no esté en conformidad será marcado con unsello especial y no debe ser utilizado.

20.12. Marcaje de neumáticos / zonas de control<u>Marcaje de neumáticos durante el rallye</u>

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

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

Se autoriza a llevar ~~una única~~ dos ruedas de repuesto en el vehículo.

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

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

la entrada de los Parques de servicio autorizados y Zonas de Asistencia remota.
El control de neumáticos se llevará a cabo de las siguientes formas:

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

2) Adicionalmente, el control de neumáticos se podrá llevar a cabo de forma electrónica con unsistema desarrollado a tal efecto.

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

20.13. Tramos de enlace

Cuando no haya tramos cronometrados, se pueden usar neumáticos no registrados en los tramos de enlace.

20.14. Ajuste de la presión de neumáticos en zonas de control

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, únicamente con los medios de a bordo, en los siguientes supuestos:

1) Desde la entrada en una zona de control hasta su salida cuando la salida al tramo cronometrado se retrasa en más de 10 minutos.

2) Al inicio de una etapa que se retrasa en más de 10 minutos para cualquier concursante.

3) En reagrupamientos de una duración de más de 10 minutos, si es seguido por un tramo cronometrado.

20.15. Ruedas de repuesto

Los coches pueden llevar un máximo de 2 ruedas de repuesto.

Cualquier rueda completa montada en el coche o instalada en el interior del coche en el Parque de Asistencia, debe alcanzar el siguiente Parque de Asistencia o la siguiente área de servicio donde se autorice un cambio de neumáticos.

No se puede cargar o descargar del vehículo una rueda completa en otro lugar que en los Parques de Asistencia o las zonas en las que se autorice un cambio de neumáticos.

20.16. Disponibilidad de neumáticos

Todos los neumáticos utilizados en la CERA-RECALVI deben estar disponibles comercialmente, para todos los equipos.

20.17. Cambio de neumáticos

Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A. Fuera de los mismos, solamente losmiembros del equipo podrán realizarlos exclusivamente con los medios de a bordo.

20.18. Neumáticos de certámenes Monomarca

En certámenes Monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos específicos de los mismos, pero no podrán superar el número máximo establecido en lapresente reglamentación.

La utilización de otro tipo de neumático distinto al establecido en este artículo deberá estar expresamente aprobado por la RFEDA bajo petición que justifique dicha excepción.

20.19. Infracciones a este artículo

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

21. RECONOCIMIENTOS

Se recomienda que el Organizador facilite el itinerario (CD, clave para acceder al mismo desde la página web oficial, etc.) a los equipos, desde el momento en que estos realicen la inscripción a la competición.

21.1. Generalidades

21.1.1. Los Equipos podrán reconocer los tramos cronometrados programados por cada organizador de acuerdo con el horario establecido en el programa horario del reglamento particular de cada prueba. La prohibición de reconocer fuera de esa fecha incluye la participación en competiciones de cualquiertipo cuyo itinerario sea el mismo (total o parcialmente) que el anunciado para una competición de la CERA-RECALVI, excepto autorización expresa de la RFEDA.

21.1.2. Los equipos podrán dar el número de pasadas que estime oportunas a cada tramo dentro del horario establecido, a una velocidad no superior a 80 Km/hora, excepto en las zonas en que las Autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior. El organizador podrá solicitar a la RFEDA —antes de la presentación del reglamento particular de la competición— la autorización del plan de reconocimientos que haya programado.

En los tramos espectáculo y/o urbanos, el número de pasadas de reconocimiento se limita a 1 y la velocidad a 50 km/hora, excepto en las zonas en las que las Autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.

21.1.3. Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por:

Los equipos inscritos en el rallye. Solo la RFEDA –en caso de fuerza mayor y a su exclusivo criterio- podrá autorizar el cambio de uno de ellos. Asimismo, la RFEDA podrá autorizar la presencia de una tercera persona en el caso de que el piloto sea menor de edad.

Los oficiales podrán solicitar -en cualquier momento de los reconocimientos- el DNI o documento similar, para verificar la identidad de las personas que realizan los mismos.

21.1.4. No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados.

21.1.5. Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye. Ningún miembro del equipo, a excepción de la tripulación, podrá circular por los tramos cronometrados.

21.1.6. Además de lo dispuesto en el artículo 18 ~~19~~, los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

21.1.7. El organizador entregará a cada equipo un juego de 1 número en un tamaño de 7,5 cm. de ancho x 15 cm. de alto en color naranja fluorescente que se colocará en el cristal delantero del vehículo

21.2. Organización de los reconocimientos

21.2.1. En el reglamento particular de la competición figurará el lugar y la hora de entrega de los números de reconocimiento, Road-Book, mapas y GPS oficial.

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

Además, se considerará tramo cronometrado nuevo, aquel que no se haya realizado en los últimos tres años, así como el que tenga más del cincuenta por cien del recorrido inédito. No obstante, en el caso de no llegar a ese porcentaje, no se podrá tener ninguna nota de ese porcentaje.

21.2.3. El organizador señalizará claramente los puntos de salida, llegada y control stop de los tramos cronometrados, así como poner los carteles normalizados en los puntos radio que figuren en el road- book y flechas de indicación de dirección en los cruces.

21.3. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

21.3.1. Vehículos de estricta serie.

21.3.2. El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

21.3.3. Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, los M+S y los de clavos.

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

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

21.3.6. Los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocados en la parte superior de las lunetasdelantera y trasera del vehículo, los números de reconocimiento facilitados por el organizador.

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

21.4. Control y sanciones

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

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

21.4.2. Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 18, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al CAD por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

21.4.3. Los excesos de velocidad detectados por el sistema GPS serán sancionados.

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

Las penalizaciones previstas, para las dos primeras infracciones, en el citado anexo 1 –Resumen de penalizaciones-, se aplicarán en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado.

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

21.4.6. El equipo o cualquier miembro del mismo, que reciba la orden de parar en un control de reconocimientos debidamente señalizado, deberá parar y seguir las instrucciones del oficial encargado de dicho control.

22. PRUEBA DE CALIFICACIÓN Y SHAKEDOWN (OPCIONAL)

22.1. Normas comunes para la prueba de calificación y el shakedown

22.1.1. En las pruebas de la CERA-RECALVI se podrá organizar un shakedown y una vez finalizado, en el mismo recorrido, se podrá llevar a cabo el tramo cronometrado de calificación.

22.1.2. Este recorrido deberá:

- Tener un plan de seguridad específico que deberá cumplir la normativa establecida para los tramos cronometrados.
- Formará parte del programa del rallye.
- Deberá tener una longitud comprendida entre 2,5 y 5 km y tener unas características (estado del piso, tipo del trazado, etc.) similares a los tramos cronometrados del rally. Está autorizado utilizar parte del recorrido de un tramo cronometrado de los programados para el propio rally. En este caso,deberá limpiarse una vez

finalizado.

- Se recomienda que la zona de asistencia sea la misma que la que va a ser utilizada durante el rallye. En caso de no ser posible, se deberá prever un lugar suficientemente amplio para ubicar a todos los equipos que participen en estas dos pruebas.

- El Shakedown deberá estar montado con una antelación mínima de 45 minutos a la hora previstadel comienzo de las pruebas.

- En el C.H. previo a la salida del mismo, deberá estar claramente visible un reloj con la hora oficial delrallye.

22.1.3. En el transcurso del mismo, los ocupantes del vehículo deberán ir con el equipo de seguridad que se exige en los tramos cronometrados y que se detalla en el artículo **33.2** ~~34.2~~ de este Reglamento.

22.1.4. Para poder participar en estas pruebas, los equipos deberán haber completado satisfactoriamente la verificación previa al rally (ver art. 23 de este Reglamento).

22.1.5. Únicamente la tripulación al completo (piloto, copiloto y vehículo inscrito en el rally) pueden tomar parte en estas pruebas.

22.1.6. Excepcionalmente -menos en el T.C. de Calificación- y a exclusivo criterio del Director de Carrera o del oficial designado a tal efecto y previa petición escrita del concursante, se podrá autorizar un copiloto distinto al inscrito en el rally. Esta persona deberá estar obligatoriamente en posesión de la licencia de piloto o copiloto y cumplir las condiciones establecidas en esta Reglamentación.

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

22.1.8. Dado que tanto el T.C. de calificación como el shakedown forman parte del rallye, se entenderá que, en todo momento, los concursantes, piloto y/o copilotos que tomen parte en el mismo, estánsometidos a la reglamentación deportiva general, técnica y disciplinaria, y a estas normas específicas.En consecuencia, el Director de Carrera u oficial responsable designado al efecto, informará del desarrollo de estas pruebas y de las posibles infracciones a los Comisarios Deportivos**.**

22.2. Shakedown (Opcional)

22.2.1. Únicamente podrán participar los equipos de la CERA-RECALVI inscritos al mismo y tendrá unaduración de noventa minutos. En el caso de existir un Shakedown de otra competición, deberá realizarse a continuación del TCC.

22.2.2. El importe de los derechos de inscripción será de un máximo de 200 € aceptando la publicidad obligatoria del Organizador y de 400 € si no es aceptada.

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

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

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

22.2.6. La toma de tiempos en el Shakedown queda a exclusivo criterio del Organizador.

22.2.7. El coche "0" actuará cada 30 minutos para evitar posibles movimientos del público asistente.

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

22.3. <u>Tramo Cronometrado de Calificación (TCC) (Opcional)</u>

22.3.1. Esta prueba está reservada a los diez primeros vehículos de la lista de inscritos (excepto los inscritos en una Copa de Promoción) que están obligados a participar en la misma. Su clasificación servirá para establecer el orden de salida del rallye.

22.3.2. Un competidor que se haya retirado por avería en la prueba de Calificación o en el sector siguiente al T.C. de Calificación, deberá participar en la Ceremonia de salida, salvo lo dispuesto en el la reglamentación específica.

22.3.3. Los neumáticos usados en la prueba de Calificación deberán cumplir con toda la normativa del artículo 21.

22.3.4. El carnet de ruta para los pilotos participantes en el TCC, se les entregará antes de tomar la salida en su primer paso por el Shakedown.

22.4. Desarrollo del TCC

22.4.1. Los equipos tomarán la salida en el T.C. de Calificación en el orden de su clasificación en la Copa de Pilotos, con un intervalo de 1 minuto, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

22.4.2. Los Comisarios Deportivos decidirán el orden de salida en la primera prueba de la CERA-RECALVI y en el resto de pruebas, el de los pilotos que no figuren en la clasificación del mismo.

22.4.3. Una lista de participantes con el orden y hora de presentación al C.H. previo al TCC, será publicada a la hora indicada en el Reglamento Particular del Rallye.

22.4.4. A los participantes que no se presenten en la hora fijada en el carnet de ruta en este C.H. previo, se considerará que no han realizado el TCC.

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

22.4.6. En el control horario previo al TCC, será de aplicación el procedimiento de control del artículo 30.6

22.4.7. En la salida al TCC, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 33.8

22.4.8. Al finalizar el TCC, todo vehículo averiado en el mismo o en el sector de enlace siguiente, será llevado por el Organizador al parque cerrado.

22.4.9. Todo competidor que no participe o no complete el TCC, será colocado en la lista de elección dellugar de salida a continuación de los competidores que hayan completado el TCC. Si hay varios competidores en esta condición, serán colocados según su orden en la lista de salida del TCC.

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

Está prohibida toda asistencia a los vehículos desde que finalizan el TCC, hasta su llegada al parque cerrado.

Las infracciones a este apartado serán objeto de penalización por los Comisarios Deportivos.

22.4.11. Atribución de las posiciones de salida al rallye

a) Los equipos elegirán su posición de salida al rallye en función del resultado del TCC.

b) El piloto más rápido escogerá la posición de salida, a continuación, el segundo y así sucesivamente

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

d) Si un piloto no llega a la hora para elegir su posición, automáticamente pasará a ser el último enelegir.

23. VERIFICACIONES

23.1. Además de lo establecido en el artículo 18 de las PCCCTCE y lo dispuesto en el anexo 7, serán de aplicación los artículos que se citan a continuación.

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

23.3. El equipo que en las verificaciones técnicas no lleve el Pasaporte Técnico perfectamente cumplimentado y la Ficha

de Homologación FIA o RFEDA (en caso necesario) será penalizado.

23.4. La verificación del equipo de seguridad de los pilotos será realizada de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento Deportivo y/o en el Reglamento Técnico de la CERA-RECALVI**.**

23.5. Pesaje de los vehículos

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

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

- Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).
- El pesaje se podrá realizar:
  - a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
  - b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto.

  Los oficiales correspondientes podrán, a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin pilotoy copiloto a bordo.
- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.

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

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la competición, se pondrá a disposición de los interesados en la zona de asistencia (durante el tiempo programado para las verificaciones técnicas) la báscula oficial de la RFEDA.

23.6. Marcas de identificación

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

Asimismo, es responsabilidad del equipo verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículoque haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

23.7. Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevara consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otro equipo o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción; todo ello sin perjuicio de otras sanciones complementarias que pudieran solicitarse al CAD.

23.8. Limitación de elementos mecánicos

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

a) Sólo se podrán utilizar (por vehículo y rallye -incluido si el equipo se acoge a los establecido en el artículo 28.4 ~~30.4~~.)**,** un motor, una caja de cambios y cadena cinemática de diferenciales, si la hubiera.

b) Sólo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.

c) Todos los elementos citados en los apartados a) y b) anteriores serán precintados a los siguientes equipos:

- Obligatoriamente a los vehículos de los equipos prioritarios (excepto que participe en un certamen monomarca).
- Opcionalmente a los vehículos de los pilotos no prioritarios que al efecto determine laRFEDA o el Delegado Técnico.

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

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

23.9. Control final

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

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

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

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

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

24. BRIEFING

La asistencia al briefing (si es convocado por el organizador) será obligatoria para -al menos- uno de los miembrosdel equipo (concursante, piloto o copiloto).

El Briefing está fuertemente recomendado para informar a todos los participantes de los últimos pormenores de la prueba y en el caso de realizarse se programará justo antes de la rueda de prensa del rallye.

25. CEREMONIA DE SALIDA

VER MANUAL DE OPERACIONES

26. PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR UN TRAMO ESPECTÁCULO EL VIERNES

Las condiciones generales de organización del mismo vienen detalladas en el anexo 7.

26.1. A los vehículos que habiendo tomado la salida al tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por el motivo que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo 90 segundos al mejor tiempo delos vehículos que lo hayan completado.

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

26.2. Los vehículos que por causa de un incidente no puedan realizar el tramo espectáculo, deberán comunicarlo al Director de Carrera y obtener la autorización de los Comisarios Deportivos de la competición. A estos vehículos se les otorgará un tiempo del tramo espectáculo que se obtendrá añadiendo tres minutos al mejortiempo de los vehículos que lo hayan completado.

26.3. Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo tomado la salida del rallye, no puedan llegar –por la razón que sea- a la salida del tramo espectáculo.

Una vez finalizado el tramo espectáculo, los pilotos podrán optar por llevar sus vehículos a una zona de aparcamiento nocturna –vigilada por el Organizador- antes de las 23,00 horas o presentarse en el C.H. de salida de acuerdo con lo que se indica en el artículo 27.2 de este reglamento deportivo.

27. SALIDA

27.1. Orden de salida

El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el artículo 8 del anexo 7.

27.2. Procedimiento de salida

27.2.1. Antes de la salida los Comisarios Técnicos podrán realizar controles de vestimenta ignifuga, casco y Hans**.**

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

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

27.2.4. Todo retraso imputable al equipo en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado), será penalizado.

27.2.5. Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real de salida será anotada en el Carnet de control.

27.2.6. A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en el apartado 27.2.7

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

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

Los certámenes monomarca autorizados por la RFEDA a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, con un intervalo de 2 minutos, tomarán la salida después del último vehículo homologado.

El Director de Carrera, en casos excepcionales por causa de la longitud del tramo cronometrado y de las prestaciones de los vehículos anterior o posterior a la Copa Monomarca, podrá ampliar los anteriores intervalos de 2 minutos (recomendándose –por motivos de seguridad- que no sea superior a 4 minutos).

28. PROCEDIMIENTO PARA LOS RALLYES CELEBRADOS EN DOS DÍAS

28.1. El rallye se celebrará en dos etapas. Las condiciones generales de organización de las mismas vienendetalladas en el anexo 7.

28.2. Los dos controles de salida de las dos etapas están sometidos a la normativa y penalizaciones previstas en el artículo 27.2 (Procedimiento de Salida) de este reglamento. **El artículo** 27.2.1.. solo **será** de aplicación para la salida de la 1ª etapa.

28.3. La salida de la 2ª etapa será dada de acuerdo con la clasificación oficiosa de la 1ª etapa (ver artículo 1.5 del anexo 7).

28.4. Nueva salida

28.4.1 Rallyes de 1 etapa

a) Los equipos retirados en el transcurso de una SECCIÓN podrán tomar la salida en la siguiente sección tras la parada de mediodía con la condición de comunicar su intención por escrito (modelo en Road- Book), al Director de Carrera a través del Oficial Relaciones con los Concursantes, y con el tiempo suficiente para su aceptación.

b) El equipo deberá solicitar incorporarse al rallye antes de su hora de entrada teórica en el Reagrupamiento de mediodía, no siendo necesario personarse en dicho control y pudiendo recoger el carnet de ruta donde le indique el Director de Carrera. La incorporación del equipo a la carrera se realizará a la salida de la asistencia.

c) El Director de Carrera reposicionará al equipo en el lugar del orden de salida de la asistencia que crea más conveniente, pero nunca dentro de los 10 primeros clasificados en el momento de su reincorporación. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión o decisiones que haya tomado al respecto.

28.4.2 Rallyes de 2 etapas

Los equipos que hayan abandonado durante el transcurso de la 1ª etapa podrán tomar la salida en la 2ª, de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Serán incluidos en la lista de salida de la 2ª etapa, salvo que hayan comunicado -15 minutos antes dela hora de su publicación- al oficial de Relaciones con los concursantes (u otro oficial con responsabilidades para ello) de su retirada definitiva del rallye.

b) Los Comisarios Deportivos los incluirán en la lista de autorizados a tomar la salida en la 2ª etapa en el lugar que, a su exclusivo criterio, consideren más idóneo.

c) El equipo al completo deberá presentarse en el Parque cerrado nocturno de final de la 1ª etapa, 45 minutos antes de su hora teórica de salida a la 2ª etapa, al objeto de que sean verificados de nuevo por los Comisarios Técnicos.

~~d) Al equipo que se acoja a la modalidad del Super Rallye se le aplicará la sanción de 10 minutos añadidos al mejor tiempo de su categoría por cada tramo cronometrado no realizado o no completado, manteniendo la condición de equipo clasificado. Se entenderá por peor tiempo normal aquel cuya tripulación no haya tenido incidentes en dicho tramo cronometrado.~~

d) ~~Estos equipos solo podrán figurar en las listas de tiempos de los diferentes tramos cronometrados,pero – en ningún caso- figurarán en cualquiera de las clasificaciones Scratch que se publiquen durante el desarrollo de la 2ª etapa ni en la clasificación final del rallye.-~~

Los equipos que se acojan a esta normativa, se les aplicarán las mismas penalizaciones que se prevén en el art. ~~29.3.1.~~ 28.4.1.

29. ASISTENCIA

29.1. Generalidades

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

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

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

29.2. Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia

29.2.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo. Cuando algún vehículo del equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de competición, siguiendo el recorrido especificado en el Road-Book, no se podrá detener junto al vehículo de competición**,** debiendo de haber SIEMPRE una distancia mínima de 1 kilómetro.

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

29.2.3. La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento.

29.3. Parques de Asistencia

29.3.1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figuran en el artículo 9 del anexo 7.

29.3.2. En el interior de los P.A. los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h.

29.3.3. Se recomienda a los equipos que en su zona de asistencia tengan –como mínimo- un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.

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

29.4. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia (P.A.)

29.4.1. Sólo dos 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.

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

29.4.3. Además de los vehículos de asistencia, un vehículo de Dirección del equipo, debidamente identificado, está autorizado a estacionar en el interior del P.A. Asimismo un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca será autorizado a estacionar en el interior del P.A.

29.4.4. El organizador deberá prever un lugar, al lado del P.A., para estacionar los vehículos del personal de una Marca que cumpla lo establecido en la DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE. Las Marcas deberán enviar previamente un escrito al organizador comunicándole la matrícula de los vehículos y el cargo y/o cometido de la persona que lo conduce.

29.4.5. Las dos placas de asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el organizador podrá establecer un precio máximo de 150 € por placa.

29.4.6. La acreditación de tipo **M** ~~1~~ emitida por la RFEDA dará derecho a la entrada al Parque de Asistencia con vehículo.

30. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

30.1. Disposiciones generales

30.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de Reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro) según lo dispuesto en elanexo 2.

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

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

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

30.1.5. La duración de la parada en cualquier zona de control no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

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

30.1.7. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de la tripulación, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

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

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

30.1.10. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la descalificación.

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

30.2. Señalización de los controles

30.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el anexo 2.

30.2.2. Todos los Controles (Controles Horarios, de Paso, Salida y Llegada de tramos cronometrados y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del anexo 2.

30.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de paneles en la forma indicada en el anexo 2.

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

30.3. 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.

30.4. Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el anexo 2. 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.

El Organizador que tenga previsto realizar un Control de Paso, podrá organizar un control de firmas. Sera obligatorio seguir las instrucciones de los oficiales previstos. Asimismo, el tiempo del Sector deberá ser aumentado en 3 minutos. Estos controles se denominarán Media Control Point.

30.5. 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.

30.6. Procedimiento de control

30.6.1. 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.

30.6.2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe a la tripulación detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

30.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros de la tripulación, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

30.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro de la tripulación presenta el Carnet de control al comisario en funciones.

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

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

30.6.7. 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 en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

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

30.6.8.1. 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"

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

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

30.6.11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, lo equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

30.6.12. 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 del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos.

30.7. Hora de salida de los controles

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

30.7.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarándispuestos 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 controlhorario).

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

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

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

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

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

30.8. Controles de Reagrupamiento

30.8.1. Varias zonas de Reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

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

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

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

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al Reagrupamiento:	10h00’
“B” Hora de presentación del vehículo nº 1 al Reagrupamiento:	08h45’
Hora de presentación del vehículo nº 120 al Reagrupamiento:	11h50’
(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)	
“C” Hora de salida del vehículo nº 1:	12h01’
Hora de salida del vehículo nº 120:	13h00’
Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1:	03h16’
Para el vehículo nº 120:	01h10’

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

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

31. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO

31.1.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las competiciones donde hay más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera del equipo por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

31.1.2. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario no serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera. Ejemplos:

- SECTOR DE ENLACE “A”
  Salida 12h00’ —tiempo ideal 1h00’— hora de presentación 13h10’
  Penalización por retraso: 10’ x 10” = 1’40”
  Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10’

- SECTOR DE ENLACE “B”
  Salida 13h10’ —tiempo ideal 1h30’— hora presentación 14h20’
  Penalización por adelanto: 20’

- SECTOR DE ENLACE “C”
  Salida 14h20’ —tiempo ideal 2h00’— hora de presentación 16h30’
  Penalización por retraso: 10’ x 10” = 1’40”
  Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10’

- TOTAL SECTORES “A” + “B” + “C”
  Penalización total (por retraso y adelanto):
  1’40” + 20’ + 1’40” = 23’20”
  Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:
  10’ + 10’ = 20’

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

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

32. PREMIOS POR RALLYE

Se establecen los siguientes premios por rallye.

General Scratch		
Posición	Premio	Trofeos
1	2.000 €	2
2	1.500 €	2
3	1.200 €	2
4	1.000 €	2
5	600 €	2

Categorías 2, 3		
Posición	Premio	Trofeos
1	600 €	2
2	400 €	2

33. TRAMOS CRONOMETRADOS (T.C.)

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima.Deberá haber canales independientes en cada T.C.

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

33.2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes hasta el Control Stop.

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

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

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

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

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

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

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

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

33.9. El organizador estará obligado a dar tiempos intermedios (al menos uno a mitad –aproximadamente- del recorrido del T.C.).

La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas que accionen un aparato impresor. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores deben situarse alienados con la línea de

cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

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

33.11. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalizado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su Carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el Carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o Reagrupamientos siguientes.

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

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

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

33.15. Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadaspara la salida de la etapa en que se realicen.

33.16. Finalización de un Tramo Cronometrado

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

33.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar elrecorrido en condiciones normales de carrera.

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

33.16.4. A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control STOP se les anotará en su Carnet de control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario de fin de sector.

33.16.5. En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la competición, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 33.16.1.

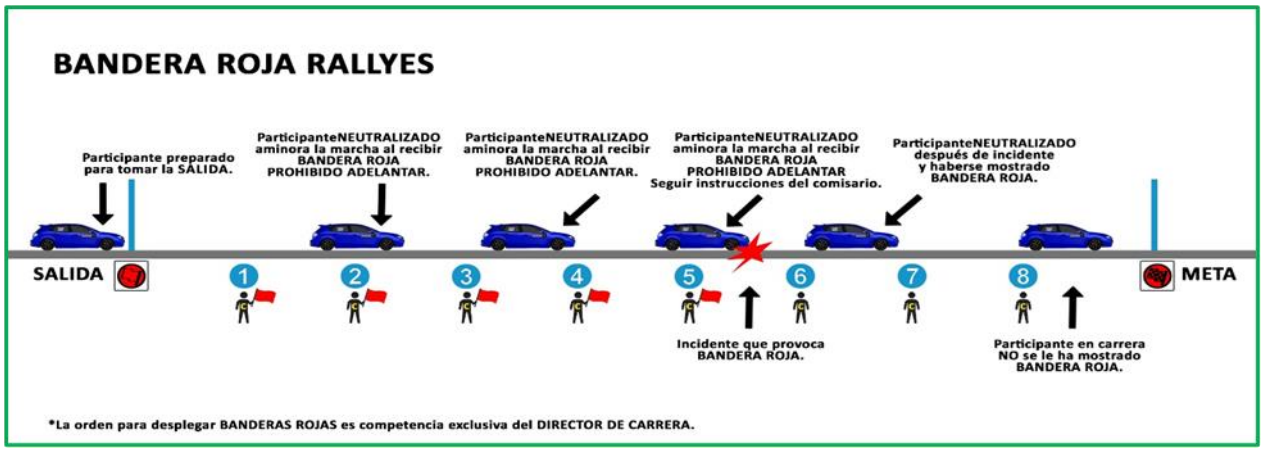
33.16.6. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado, aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

33.16.7. Lo dispuesto en el apartado 33.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado nose haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas rojas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

33.16.8. Los equipos a los que se muestre bandera roja tanto física como electrónica deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.

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

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



33.17. Vehículos de Seguridad

Los organizadores deberán prever, al menos, tres vehículos de seguridad numerados como “000”, “00” y“0”. Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

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

33.18. Plan de Seguridad

El Plan de Seguridad deberá estar conforme al que figura en el anexo 3 del presente reglamento deportivo.

33.19. Seguridad de los participantes

33.19.1. Cada vehículo participante debe llevar dos triángulos rojos reflectante. Se recomienda utilizar dispositivos luminosos homologados 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.

33.19.2. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, se deberá pulsar inmediata y OBLIGATORIAMENTE el botón del OK del dispositivo GPS. La señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero que preste asistencia médica. En el caso de necesitar asistencia sanitaria, se deberá pulsar el botón SOS del dispositivo GPS y mostrar la cruz del Road-Book a los siguientes participantes.

33.19.3. 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).

33.19.4. Se recuerda a los equipos participantes que durante el desarrollo de un tramo cronometrado –a exclusivo criterio del Director de Carrera- se podrán mostrar banderas rojas de acuerdo con el procedimiento indicado en el apartado 3.2.3 del anexo 3 a este reglamento.

33.20. Chicanes de Seguridad

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

33.20.2. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al equipo que se salte intencionadamente una chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el anexo 1 del presente reglamento deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la RFEDA.

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

34. PARQUE CERRADO

34.1. Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

34.1.2. Desde su entrada en una Zona de control hasta la salida de la misma.

Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control, se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los medios de a bordo, modifiquen la presión de sus neumáticos.

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

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

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

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

34.1.6. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros de la tripulación 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.

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

34.2. Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)

34.2.1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que la seguridad del mismo pueda verse afectada, podrá ser reparado –previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos- dentro del P.C. y en presenciade un Comisario Técnico. Un miembro del equipo será autorizado a entrar en el P.C. para reparar o sustituir elementos del equipamiento de seguridad FIA homologados (por ejemplo, cinturones de seguridad, extintores…).

34.2.2. Con el previo consentimiento del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos y bajo la supervisión de un Comisario Técnico, un máximo de 3 miembros del equipo puede proceder, si es necesario, al cambio del parabrisas o la luneta trasera.

Si la reparación no se ha finalizado antes de la hora de salida del P.C. programada, al vehículo afectado se le asignará una nueva hora de salida. El retraso respecto a la hora programada, será penalizado a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

34.3. Parque Cerrado al final del rallye

34.3.1. Los equipos que suban al Pódium, una vez recogidos los Trofeos, llevarán su vehículo al Parque Cerrado delimitado en una zona contigua al mismo.

34.3.2. Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del oficial encargado al efecto, para trasladarse en caravana al

taller previsto en el reglamento. Los vehículos podrán ser conducidos por los pilotos o personal de su equipo.

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

Una vez recogidos los Trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación.

En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de Parque Cerrado,por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.

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

35. CLASIFICACIONES

35.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

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

35.2. Publicación de resultados

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

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

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

Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

35.2.2. En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo, excepto lo dispuesto en el 1.5.g) del anexo 7.

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

35.2.4. Publicación de resultados

Clasificación Provisional Tramo de Calificación: clasificación publicada por el Director de Carrerasegún programa. **(En caso de haberlo)**

Clasificación Final Tramo de Calificación: clasificación publicada por los Comisarios Deportivos según programa. **(En caso de haberlo)**

Clasificación Provisional TC Plus: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
(En caso de haberlo)

Clasificación Final TC plus: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.
(En caso de haberlo)

36. EMPATE EN UN RALLYE

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

37. RECLAMACIONES

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

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

37.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje, lo que conllevaría también el montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con las PCCCTCE.

37.4. 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.

37.5. 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.

38. APELACIONES

Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el CDI. El importe de la caución de apelaciónse establece en 2.500 €.

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.

39. ACTAS E INFORME FINAL

a) Actas

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones y/o decisiones de los Comisarios Deportivos sereflejarán en los correspondientes documentos que deberán ser firmados por todos ellos.

b) Informe Final

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