



CERT 2022
REGLAMENTO DEPORTIVO

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación	Fecha de publicación
CD 19.12.2021	Reglamento	01.01.2022	20.12.2021
CD 01.03.22	1.7	01.03.22	01.03.22
	16.1		

- 1) CONDICIONES GENERALES DE LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA CERT
- 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 CERT
- 17) GPS – BANDERA ROJA- AZUL ELECTRÓNICA
- 18) CIRCULACIÓN
- 19) COMBUSTIBLE - REPOSTAJE
- 20) NEUMÁTICOS
- 21) RECONOCIMIENTOS
- 22) SHAKEDOWN – PRUEBAS TÉCNICAS – TRAMO CRONOMETRADO DE CALIFICACIÓN (OPCIONAL)
- 23) VERIFICACIONES
- 24) BRIEFING
- 25) CEREMONIA DE SALIDA
- 26) SALIDA
- 27) ASISTENCIA
- 28) PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES
- 29) ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO



CERT 2022
REGLAMENTO DEPORTIVO

- 30) TRAMOS CRONOMETRADOS
- 31) PRUEBA SUPER-ESPECIAL – TRAMO NO CRONOMETRADO (ESPECTÁCULO).
- 32) TROFEOS
- 33) PARQUE CERRADO
- 34) CLASIFICACIONES
- 35) EMPATE EN UN RALLYE
- 36) RECLAMACIONES
- 37) APELACIONES
- 38) ACTAS E INFORME FINAL

ANEXOS

- 1) CUADRO DE PENALIZACIONES
- 2) SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES
- 3) LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES DE LA CERT.
- 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 CERT
- 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



CERT 2022 REGLAMENTO DEPORTIVO

1) CONDICIONES GENERALES DE LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA- CERT

1.1. La RFEDA organiza la CERT de España de Rallyes de Tierra siendo propiedad de la misma.

La abreviatura de la CERT de España de Rallyes de Asfalto será **CERT** y su uso será obligatorio en todos los documentos, soportes publicitarios, etc.,

Los reglamentos aplicables en la **CERT**, por orden de prelación, serán:

Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Challenges 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 específica e indicada en un artículo correspondiente será de aplicación la normativa de la CERT de España.

Asimismo, cuando en una prueba se celebre una competición puntuable para un Campeonato, CERT o Trofeo FIA y también una competición puntuable para una CERT 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 CERT 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 aplicar una 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 las CERTs y Trofeos de España de Rallyes de Tierra siguientes:

COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA 2022	
COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	VEHÍCULOS ADMITIDOS
Copa de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos	Todos los vehículos admitidos
Copa de España de Rallyes de Tierra de Pilotos y Copilotos para vehículos FIA	Todos los vehículos de Grupos FIA
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos 2 Ruedas Motrices	Vehículos 2RM hasta 2000 cc excepto los tracción trasera
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos de Gr. N	Vehículos de Gr. N (Art. 254 del Anexo J) y S2000 (Art. 254A del Anexo J)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra de Pilotos y de Copilotos Júnior (menores de 26 años)	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos Senior (mayores de 50 años)	Todos los vehículos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Históricos	Vehículos Históricos Campeonato de España de Rallyes Históricos
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Propulsión	Vehículos de cualquier grupo de tracción trasera únicamente
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Pilotos y Copilotos de Vehículos Nacional 3 (N3)	Vehículos de Grupo Nacional 3 (N3)
Trofeo de España de Rallyes de Tierra para Concursantes Colectivos	Todos los vehículos



CERT 2022 REGLAMENTO DEPORTIVO

2) DEFINICIONES

2.1. Inicio del rallye.

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

2.2. Etapa

Cada una de las partes del rallye separadas por una parada mínima reglamentada. En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 18 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para Reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

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

2.3. Sección

Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

- la salida y el primer Reagrupamiento.
- dos Reagrupamientos sucesivos.
- el último Reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

2.4. Tramo cronometrado

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.5. Sector de enlace

Los itinerarios comprendidos entre dos Controles Horarios son denominados "Sectores de Enlace". La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la RFEDA.

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

2.6. Reagrupamiento

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

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

2.7. Neutralización

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

2.8. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular de la prueba y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

2.9. Zonas de control

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

2.10. Asistencia

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

2.11. Asistencia prohibida

El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los transportados en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo tal como se define en el artículo 27.

También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo o la presencia de un miembro del equipo en el recorrido durante un tramo cronometrado.

2.12. Reconocimientos

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

2.13. Final del rallye

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

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, CERT, 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 controles 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 prueba durante el desarrollo de la competición, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

2.16. Comunicado

Documento oficial 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. Concurante

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

2.19. Equipo

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo designadas como tripulación. 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 CERT constará de un máximo de seis (6).

4) NORMAS A CUMPLIR POR LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

La normativa a aplicar en las competiciones puntuables viene recogida en el anexo nº 7.

5) RESULTADOS A RETENER

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

En el caso de que se celebren cuatro o menos pruebas, se retendrán todos los resultados.

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

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

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 la CERT.

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 2022 y no serán admitidos los que cumplan 26 ese año.

6.3. Para la CERT de España de Concursantes Colectivos se establecerá una clasificación Scratch que comprenderá a todos los concursantes con licencia de Concursante de los tipos "ECI" y "CCI", "EC" y "CC". (En 2022 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 CERTs 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).
- 7.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas en el artículo 7.3. 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 preceptiva autorización de la ADN de origen.

7.3. Cuadro de licencias emitidas:

COPA DE ESPAÑA DE RALLIES DE TIERRA 2022 (CERT 2022)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R / ITD-RH	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2022	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO	P (o similar 2022)		
COPILOTO	CO (o similar 2022)		
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPP (o similar 2022)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PERMISO DE UN SOLO EVENTO COPILOTO	PPC (o similar 2022)		

8) NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

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

- a) El abandono del piloto o copiloto está prohibido.
- b) Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- c) Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el anexo 7 y en el reglamento particular de la prueba.
- d) Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.
- e) En el transcurso de un Sector de Enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción a esta regla será objeto de descalificación de la prueba.
- f) En caso de rotura del cristal, la multa por falta de los nombres del equipo no será aplicada.

9) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

La normativa de los vehículos admitidos en la CERT 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

11.1. Nombres del piloto y copiloto

Sobre los cristales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto y del copiloto en las siguientes condiciones:



CERT 2022 REGLAMENTO DEPORTIVO

- a) Caracteres Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
- b) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúscula y el resto en minúscula.
- c) El nombre del piloto figurará arriba en ambos lados del vehículo

11.2. Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación el anexo nº 7 y en el reglamento particular de la prueba.

12) OFICIALES

Además de lo establecido en las PCCCTCE, será de aplicación lo dispuesto en el anexo nº 7.

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.
- h) 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 CERT (artículo 18.5. de las PCCCTCE).

b) Delegado de Seguridad

La RFEDA nombrará un Delegado de Seguridad en todos los rallyes puntuables para la CERT (artículo 12 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 de la 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

Además de lo establecido en el Art. 4 del Anexo 7, será de aplicación la normativa siguiente:

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 Aplicación e interpretación

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 CERT.

13.1.2 Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

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 6 a 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.
- j) Se crearán Controles de Paso Virtuales (CPV) controlados por el sistema de GPS para evitar recortes en los puntos que el Comité Organizador estime oportunos. No pasar por estos puntos entrañará una penalización de 120 segundos.

14) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

14.1 Los organizadores entregarán a cada equipo los elementos que se indican en el artículo 6 del anexo nº 7, que deberán ser colocados de la manera especificada en el mismo artículo 6.

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

14.3 Números y publicidad

Los números y publicidad se ajustarán al modelo que se detalla en el anexo nº 7.

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 CERT.

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

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

15.3.1 Participantes asiduos de la CERT (incluyendo las CERTs Monomarca de carácter estatal, aprobadas por la RFEDA).

15.3.2. Orden de recepción de las inscripciones.

15.3.3. A criterio del organizador de la prueba.

15.3.4. Si por necesidades expresas del organizador hubiese que superar los 100 inscritos este solicitara la excepcionalidad a la RFEDA.

15.4 El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones salvo lo reglamentado para pruebas puntuables para un Campeonato o Trofeo FIA de Rallyes.

15.5 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 %.

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

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

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

15.7 Se establece unos derechos de inscripción por competición de 495 euros más IVA, aceptando la publicidad propuesta por el organizador. En caso contrario, los derechos de inscripción podrán ser doblados.

Estos derechos **NO** incluyen el GPS.

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

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

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

15.9 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 indicadas en el Reglamento Deportivo y Anexos.

15.10 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.

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

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

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

16) PILOTOS PRIORITARIOS CERT

16.1 Pilotos Prioritarios

- 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 Copa de España de Rallyes de Tierra del año anterior.
- d) Los pilotos que son inscritos por una Marca como equipo oficial en una competición de la CERT.
- e) **Los pilotos que están inscritos en el S-CER y han adquirido la prioridad en base al Art. 16.e).**

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 – BANDERAS ROJA- AZUL ELECTRÓNICA

- 17.1** En las competiciones puntuables para la CERT, será obligatorio la utilización del sistema GPS y BANDERA ROJA ELECTRÓNICA “On board” para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye.
- 17.2** La normativa establecida para el uso del sistema GPS y Banderas Roja y Azul Electrónica “on board” se podrá consultar en el anexo 11 y deberá ser incluida al final del reglamento particular de la competición. Cualquier infracción a la misma será penalizada por los Comisarios Deportivos.
- 17.3** El equipo que no devuelva el GPS y/o el teléfono vía satélite, o que devolviéndolos lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa de 1.000 euros.
- 17.4** 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, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.
- 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.
- 18.4** Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.
- 18.5** Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según lo establecido en el CDI:
 - 18.5.1** Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
 - 18.5.2** Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- 18.6** Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al CAD de la RFEDA para la apertura —si así lo estima oportuno el citado CAD — de un expediente disciplinario.

19) COMBUSTIBLE – REPOSTAJE

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

19.1 Repostaje en gasolineras

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

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

19.2 Repostaje en Zonas delimitadas específicamente

- a) El repostaje debe realizarse delimitando una zona, después del CH de Salida del PA., de 15x20 metros para el mismo y deberá estar habilitado al menos 1 hora antes del inicio de la primera Sección o Shakedown.
- b) La Zona de Repostaje deberá indicarse en el recorrido del rallye y en el Road-Book.
- c) Se recomienda establecer un doble vallado (con una separación de 2 metros entre ambos) para limitar toda la zona, con objeto evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.
- d) Deberá preverse la presencia de un camión de bomberos para garantizar la seguridad de las operaciones de repostaje. En el caso de no poder disponer de un camión de bomberos en la zona, el organizador deberá garantizar un equipo profesional con el suficiente agente extintor como para garantizar la operación de repostaje. En este caso, el Cuerpo Oficial de Bomberos más próximo a la Zona de Repostaje, deberá estar alertado y en situación de stand-by. El organizador deberá incluir en el plan de seguridad un documento que acredite esta opción.
- e) El vehículo podrá ser empujado fuera de la Zona de Repostaje por el piloto y el copiloto, los oficiales y/o un miembro autorizado del equipo sin incurrir en penalización.
- f) Si el vehículo no pudiera arrancar, una vez fuera de la Zona de Repostaje, el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.
- g) El límite de velocidad dentro de la Zona de Repostaje es de 5 km/h.
- h) Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje
- i) Se recomienda que el piloto y el copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje. Si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- j) Para el procedimiento de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la Zona de Repostaje de dos miembros del equipo.

Estos miembros del equipo deberán llevar sotocasco y guantes ignífugos, estar en posesión de licencia de asistencia y estar debidamente identificados.

Se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga completa.
- k) Está prohibido fumar, así como el uso de terminales telefónicos, en la Zona de Repostaje y su área de influencia.

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

- a) Si el repostaje se realiza por gravedad, con el bidón elevado a mano, se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. Dichos bidones deben tener una capacidad máxima de 25 litros.

La elevación máxima del bidón durante toda la operación, en ningún caso, debe superar los 3 metros de altura respecto del suelo.
- b) Se autorizan las bombas eléctricas antideflagrantes de gasolina o gasóleo con contador volumétrica y válvula antirretorno de aspiración.
- c) La fuente de alimentación debe ser externa, de 12 v o 24 v de corriente continua. El caudal máximo que proporcione la bomba está limitado a 50 l/min. La bomba puede aspirar de un depósito de una capacidad máxima de 200 litros que debe estar situado dentro de la zona habilitada para el refuelling.
- d) La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.

- e) Está expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.
- f) En casos excepcionales, se autorizan sectores de enlace entre el Control Stop del tramo cronometrado precedente y la Zona de Repostaje, y desde esta hasta el inicio del siguiente tramo cronometrado, procurando que estos recorridos sean lo más cortos posibles.
- g) El organizador podrá prever un suplemento de tiempo en los sectores de enlace al que pertenezcan las estaciones de servicio autorizadas o las Zonas de Asistencia.
- h) El organizador nombrará oficiales para controlar las normas de los repostajes.
- i) Cualquier infracción a esta normativa de repostaje será penalizada.

19.4 Repostaje Remoto.

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

20) NEUMÁTICOS

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

20.2 No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.

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

20.4 Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en las Zonas de Asistencia. Fuera de las mismas, solamente los miembros de la tripulación podrán realizarlos con los medios y neumáticos de a bordo.

20.5 Limitación de neumáticos.

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

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

- 8 neumáticos por rallye para vehículos 4RM.
- 6 neumáticos por rallye para vehículos 2RM.

La limitación de neumáticos se establece para:

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

20.6 Marcaje de neumáticos / Zonas de control

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21. RECONOCIMIENTOS

21.1. Generalidades

El organizador deberá poner a disposición el miércoles entre las 18:00 y las 20:00 un video de los tramos a los equipos inscritos.

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

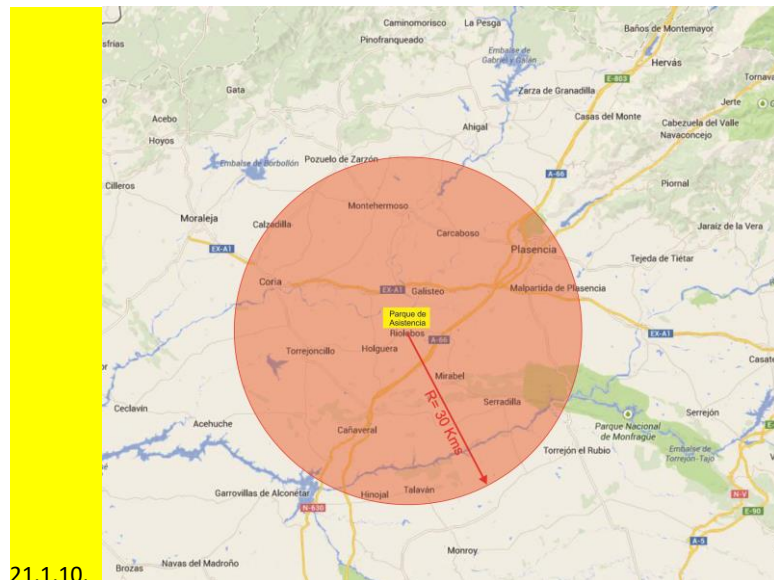
El incumplimiento del horario del reconocimiento de cada tramo por parte de los equipos participantes conllevará a criterio de Comisarios Deportivos desde la advertencia verbal (en casos leves) hasta la penalización en tiempo (en casos graves). La reiteración de la advertencia verbal se considerará como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

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

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

21.1.4. No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados, ni hacerlo de manera distinta a la establecida en el Road-Book. Sin embargo, un equipo podrá circular marcha atrás un máximo de 150 metros para anotar correctamente sus anotaciones. (Máximo 2 veces)

- 21.1.5. Están prohibidos los coches “liebre” aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.
- 21.1.6. Los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.
- 21.1.7. El organizador entregará a cada equipo participante un panel con el número del equipo en un tamaño de 7,5 cm. de ancho por 15 cm. de alto de color naranja fluorescente que se colocará en el cristal delantero del vehículo.
- 21.1.8. La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante todo el transcurso de la prueba está permitida, siempre y cuando se cumpla lo estipulado en el artículo 9 de las PCCCTCE.
- 21.1.9. El organizador deberá publicar junto con el reglamento particular de la prueba, un mapa con un círculo con el radio en Kms, donde ningún miembro de un equipo participante podrá circular -sin permiso previo expedido por el organizador antes de la jornada de reconocimientos oficiales-. Cualquier miembro de un equipo que se encuentre circulando -antes de los reconocimientos oficiales- dentro de este radio publicado será sancionado por los Comisarios Deportivos, según anexo 1 al presente reglamento deportivo.



21.2. Organización de los reconocimientos

- 21.2.1. En el reglamento particular de la prueba figurará el lugar y la hora de entrega de los números de reconocimiento y la documentación correspondiente.
- 21.2.2. Las únicas libretas (incluidos dispositivos electrónicos, como el iPap iCdriver) o notas de reconocimientos serán las marcadas por el organizador de la prueba 2022. El organizador marcará las libretas en la entrega de la documentación.
- 21.2.3. El organizador señalará obligatoriamente los puntos de Salida, Llegada y Control Stop de los tramos cronometrados, deberá señalar también los puntos radio que figuren en el Road-Book, así como todos los cruces que haya en el recorrido de los tramos cronometrados, indicándolos con flechas de dirección.

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

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 y los de clavos.

21.3.4. En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por la 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 lunetas delantera el número de reconocimiento facilitado por el organizador.

21.3.7. Una vez finalizado los reconocimientos, las identificaciones colocadas en los vehículos servirán como placa de asistencia.

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.

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

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

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

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

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

22. SHAKEDOWN - PRUEBAS TÉCNICAS –TRAMO CRONOMETRADO DE CALIFICACIÓN (OPCIONAL)

22.1. SHAKEDOWN

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

22.1.1. Programa

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

22.1.2. Derechos de Inscripción

El importe de los derechos de inscripción al Shakedown será de un máximo de 200 Euros aceptando la publicidad obligatoria y de un máximo de 400 euros si no es aceptada. Se utilizará el mismo GPS del resto de la prueba.

22.1.3. Recorrido

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

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

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

22.1.4. Montaje de seguridad

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

22.1.5. Oficiales

Dirección de carrera en el Shakedown

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

Otros Oficiales

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

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

22.1.6. Participantes

- a) Únicamente la tripulación (piloto, copiloto y vehículo inscrito en la competición) podrá tomar parte en el Shakedown.
- b) Excepcionalmente (a exclusivo criterio del Director de Carrera, o del Oficial designado a tal efecto, y previa petición escrita del concursante) se podrá autorizar un copiloto distinto al inscrito en la competición. Esta persona deberá estar obligatoriamente en posesión de licencia de piloto o copiloto de la RFEDA. (ver PCCCTCE).
- c) En el transcurso de la competición, los ocupantes de los vehículos deberán ir equipados con casco y ropa ignífuga reglamentaria y homologada y con el cinturón de seguridad abrochados.
- d) Los Oficiales podrán solicitar –en cualquier momento del Shakedown- el DNI o documento similar, la identidad de las personas que realizan el mismo.

22.1.7. Verificaciones

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

22.1.8. Desarrollo

22.1.8.1. El Shakedown se realizará el viernes del rallye y tendrá una duración de entre dos horas y dos horas y media.

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

22.1.8.3. Limitación de neumáticos

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

22.1.8.4. Número de pasadas

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

22.1.8.5. Orden de salida

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

22.1.8.6. Controles

Se establecerán los siguientes controles:

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

22.1.8.7. **Tiempos**

Queda totalmente prohibida la toma oficial de tiempos.

22.1.8.8. **Avería dentro del tramo**

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

22.1.8.9. **Infracciones a la normativa del Shakedown**

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

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

22.2. **TRAMO CRONOMETRADO DE CALIFICACIÓN (TCC) (OPCIONAL)**

Este tramo se celebrará el viernes para todos los vehículos de 4 RM (excepto los que participen en una Serie Estatal) al objeto de establecer el orden de salida de los mismos.

El Organizador podrá optar por realizar el Tramo de Calificación por una de las siguientes modalidades:

22.2.1. **TRAMO DE CALIFICACIÓN EN SHAKEDOWN.**

Si el Organizador decide celebrar el tramo de Calificación en el Shakedown debe celebrarse de acuerdo con la siguiente normativa:

- El Organizador dispondrá del material necesario (tablón o similar) para la correcta visualización de las posiciones elegidas.
- Primero se realizará el Shakedown y una vez finalizado, en el mismo recorrido, se llevará a cabo el TCC para los vehículos citados en el artículo 22.3. anterior.
- El orden de salida será el de la lista de inscritos.
- Se entregará carnet de Control para este tramo.
- Una vez finalizado el Shakedown y antes de la celebración del TCC, se permitirá a los participantes admitidos en el mismo, una pasada anterior a la cronometrada.
- Al finalizar la pasada cronometrada, los participantes quedarán en régimen de parque cerrado 30 minutos.
- Está prohibida toda asistencia a los vehículos desde que finalizan el TCC, hasta su llegada al parque cerrado.
- Su clasificación servirá para establecer el orden de salida del rallye.
- La elección de puesto se realizará antes de la salida protocolaria del rallye en el lugar y hora establecidos en el cuadro horario del rallye.
- El presentador debe tener los conocimientos de la labor que realiza y el desarrollo debe ser adecuado para una prueba puntuable para una CERT de España.
- Si un equipo no acudiese a la elección de su orden de salida, no toma la salida o no termina el TCC, elegirá posición una vez que lo hagan los deportistas calificados.

22.2.2. **TRAMO CRONOMETRADO.**

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

- El orden de salida será el de la lista de inscritos.
- Al finalizar la pasada cronometrada los participantes quedaran en régimen de parque cerrado 30 minutos.
- Está prohibida toda asistencia a los vehículos desde que finalizan el TCC, hasta su llegada al parque cerrado.
- La elección de puesto se realizará antes de la salida protocolaria del rally en el lugar y hora establecida en el cuadro-horario del rallye (preferentemente en el Pódium de Salida)
- El presentador debe tener los conocimientos de la labor que realiza y el desarrollo debe ser adecuado para una prueba puntuable para una CERT de España.
- Si un equipo no acudiese a la elección de su orden de salida o no terminara el TCC, elegirá posición una vez que lo hagan los deportistas calificados.

22.2.3. El orden de elección de puesto se realizará de la siguiente manera:

- El piloto más rápido escogerá la posición de salida, a continuación, el segundo y así sucesivamente
- Los vehículos prioritarios mantendrán los 2 minutos con el vehículo anterior, independientemente de la posibilidad de salida que escojan. El resto de los vehículos tomarán la salida a 1 minuto.

23. VERIFICACIONES

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

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

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 será penalizado.

23.4. Pesaje de los vehículos

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

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

Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).

- El pesaje se podrá realizar:
 - Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
 - Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto.
Los oficiales correspondientes podrán, en ocasiones excepcionales y a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin piloto y copiloto a bordo.
- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.
 - En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

23.5. Marcas de identificación

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

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

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

impuesta a cualquier otro equipo o concursante que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción; todo ello sin perjuicio de otras sanciones complementarias que pudieran solicitarse al CAD.

23.7. Control final

- a. A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al Parque Cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:
 - Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
 - La ausencia de alguna de las marcas de identificación.
- b. Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).
- c. 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 CERT y Trofeo convocado.
- d. 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.

23.8. Limitación de elementos mecánicos.

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

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

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

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

24. BRIEFING

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

25. CEREMONIA DE SALIDA -

VER MANUAL DE OPERACIONES

26. SALIDA

26.1. Orden de salida

El orden de salida se establecerá de acuerdo con lo indicado en el anexo nº 7 del presente reglamento Deportivo y la elección de puesto de los participantes en el Tramo de Calificación.

26.2. Procedimiento de salida

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

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

- 26.2.3. Una vez superado el control de la ropa ignífuga y el casco, el equipo completo deberá presentarse en el C.H. de Salida a la hora prevista.
- 26.2.4. El CH de Salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás CH del rallye.
- 26.2.5. Todo retraso imputable al equipo en la presentación a la Salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la Salida de un tramo cronometrado), será penalizado.
- 26.2.6. Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real de salida será anotada en el Carnet de Control.
- 26.2.7. A la salida del CH del tramo cronometrados 1, los tres primeros autorizados a tomar la salida de 2 ruedas motrices y pilotos prioritarios tendrán dos minutos.
- El resto de equipos tomarán la salida a discreción del Director de Carrera sin que el intervalo entre vehículos pueda ser inferior a 1 minuto.
- 26.2.8. El orden de salida de los certámenes monomarca se realizará de acuerdo con las prestaciones de los vehículos de las mismas, pudiendo la RFEDA hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca.
- Los vehículos de otros certámenes autorizados por la RFEDA a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, tomarán la salida después del último vehículo homologado.
- En estos casos, el intervalo entre éste y el primero de los vehículos de otros certámenes será de 2 minutos. Además, y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos anteriores a este certamen, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose, por motivos de seguridad, que no sea superior a 4 minutos).
- 26.2.9. La RFEDA y/o los Comisarios Deportivos podrán hacer excepciones al intervalo entre equipos en casos puntuales (polvo excesivo, calidad de los equipos, recorrido, etc.)

26.3. Nueva salida

- 26.3.1. Los equipos que hayan abandonado en el transcurso de una SECCIÓN, podrán tomar la salida en la siguiente sección con la condición de comunicar su intención por escrito (modelo en Road-Book), al Director de Carrera, y con el tiempo suficiente para su aceptación.
- 26.3.2. El equipo deberá solicitar incorporarse al rallye en el Reagrupamiento previo al inicio de la Sección en la que quiera volver a participar, no siendo necesario personarse en dicho control y pudiendo recoger el Carnet de Ruta en Dirección de Carrera. La incorporación del equipo a la carrera se realizará a la salida de la asistencia.
- 26.3.3. El Director de Carrera repositionará al equipo en el lugar del orden de salida del Reagrupamiento que crea más conveniente, pero nunca dentro de los 10 primeros clasificados en el momento de su reincorporación. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión o decisiones que haya tomado al respecto.
- 26.3.4. 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.
- 26.3.5. A los vehículos inscritos en una CERT de promoción, reconocida por la RFEDA, se tomará como tiempo de referencia el peor tiempo de los realizados por un participante en la misma.
- 26.3.6. Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una Sección y la llegada al Reagrupamiento de la misma, la sanción de 5 minutos se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último Tramo Cronometrado.

27. ASISTENCIA

27.1. Generalidades

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

- 27.1.2. Sin embargo, 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.
- 27.1.3. El organizador nombrará –al menos- 2 oficiales para controlar las asistencias ilegales durante la celebración de la prueba.
- 27.1.4. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como “asistencia prohibida” comprobada por los oficiales del rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el CAD.
- 27.2. Personal del equipo y restricciones en materia de asistencia**
- 27.2.1. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo. Cuando algún vehículo del equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de competición, siguiendo el recorrido especificado en el Road-Book, no se podrá detener junto al vehículo de competición ni ir en caravana con el vehículo de competición.
- 27.2.2. Está prohibida la presencia de personal del equipo en el itinerario del rallye, salvo lo dispuesto en el siguiente apartado.
- 27.2.3. La entrega de información, comida y/o bebida, está autorizada. Deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de asistencia o Reagrupamiento y junto a la pancarta de fin de Zona de Control tras el Control Stop de un tramo cronometrado.
- 27.3. Parques de Asistencia**
- 27.3.1. Las condiciones de planificación y distribución de los mismos figuran en el anexo nº 7 del presente reglamento deportivo.
- 27.3.2. En el interior de los PA los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h.
- 27.3.3. Los equipos deberán tener en su Zona de Asistencia –como mínimo- un extintor de al menos 5 kg. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.
- 27.3.4. Los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio PA.
- 27.3.5. Cada equipo dispondrá de una lona para el suelo que cubra la zona donde se realiza la asistencia al vehículo de competición.
- 27.3.6. Los equipos serán los responsables de que haya presencia de público dentro de su zona asignada del Parque de Asistencias, dado que es una zona donde no puede estar público.
- 27.4. Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia**
- 27.4.1. Sólo un vehículo de asistencia, como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar en cada PA. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de “asistencia” entregadas por el organizador y colocadas en sitio visible.
- 27.4.2. Las Marcas que tengan convocada una CERT Monomarca en rallyes (con reglamento aprobado por la RFEDA) tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos para actuar en los PA y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.
- 27.4.3. Un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una CERT Monomarca, aprobada por la RFEDA será autorizado a estacionar en el interior del PA.
- 27.4.4. El organizador deberá prever un lugar, al lado del PA., para estacionar los vehículos del personal de una Marca (ver 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.
- 27.4.5. Los derechos de inscripción llevarán incluido el suministro de una placa de asistencia. En las demás placas que solicite un concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

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

28. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.

28.1. Disposiciones generales.

- 28.1.1. Todos los controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los tramos cronometrados, Controles de Reagrupamiento y Neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el anexo 2 del presente reglamento deportivo.
- 28.1.2. 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.
- 28.1.3. 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.
- 28.1.4. La duración de la parada en cualquier Zona de Control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.
- 28.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.
- 28.1.6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.
- 28.1.7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo.
- 28.1.8. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la descalificación.
- 28.1.9. Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

28.2. Señalización de los controles

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

28.3. 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.

28.4. Controles Horarios

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

28.5. Procedimiento de control

- 28.5.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la Zona de Control.
- 28.5.2. Entre el panel de aviso y la Zona de Control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.
- 28.5.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de Control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la Zona de Control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.
- 28.5.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el Carnet de Control al comisario en funciones.
- 28.5.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.

- 28.5.6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.
- 28.5.7. El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la Zona de Control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el CH de Salida del rallye en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.
- 28.5.8. El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del Carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.
- 28.5.8.1.1. 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".
- 28.5.9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.
- 28.5.10. Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.
- 28.5.11. En los C.H. de Llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.
- 28.5.12. Por último, cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una Zona de Control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de Puesto de Control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

28.6. Hora de salida de los controles

- 28.6.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.
- 28.6.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un Control de Salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:
- Los dos puestos estarán comprendidos en una sola Zona de Control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:
 - Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
 - Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (Puesto de Control horario)
 - A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (Salida del Tramo Cronometrado).
 - Por último, 25 metros más lejos, panel de Fin de Zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
 - En el CH de Llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el Carnet de Control, por una parte, la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
 - Después de haber pasado el CH, el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el Control de Salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.
 - 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.

28.7. Retirada de carrera.

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

28.7.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto para un sector de enlace, entrañará la retirada de la prueba por el Director de Carrera.

28.7.2. El plazo de la retirada de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos.

28.7.3. En un tramo cronometrado, un vehículo con un retraso superior a 15 minutos sobre su hora teórica de paso por cualquier control, puede ser retirado directamente por razones de seguridad, y el Director de Carrera puede impedirle tomar la salida en el siguiente sector.

28.7.4. Cualquier vehículo retirado, podrá solicitar continuar en el Súper-rallye (art. 26.3).

28.8. Controles de Reagrupamiento

28.8.1. 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.

28.8.2. 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'

28.8.3. 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.

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

29. ELIMINACIÓN DE CARRERA POR RETRASO

29.1. 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).

29.2. 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'

29.3. 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.

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

30. TRAMOS CRONOMETRADOS

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima de segundo.

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

30.2. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de DESCALIFICACIÓN.

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

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

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

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

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

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

30.8. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada y el tiempo a tener en cuenta será el real realizado.

30.9. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel Stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de un aparato impresor. Este cronometraje será doblado.

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

- 30.10. Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos —a propuesta del Director de Carrera—. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.
- 30.11. A una distancia aproximada de 290 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el Control Stop señalado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su Carnet de Control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima.). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el Carnet de Control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o Reagrupamientos siguientes.
- 30.12. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.
- 30.13. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.
- 30.14. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión solo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.
- 30.15. Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa en que se realicen.
- 30.16. Interrupción de un Tramo Cronometrado**
- 30.16.1. Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.
- 30.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
- 30.16.3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.
- 30.16.4. A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el Control Stop se les anotará en su Carnet de Control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de Control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el control horario de fin de sector.
- 30.16.5. En el caso de que el tramo cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el 30.16.1
- 30.16.6. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado, aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.
- 30.16.7. Lo dispuesto en el apartado 30.16.1 podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas 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.
- 30.16.8. A 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 los 80 Km/H. El Director de Carrera podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.
- No respetar esta regla comportara una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

30.17. Vehículos de Seguridad

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

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

30.18. Plan de Seguridad

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

30.19. Seguridad de los participantes

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

Se recomienda, asimismo, el uso de un sistema de iluminación de emergencia (homologado por la DGT como complemento del triángulo).

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

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

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

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

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

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

30.19.4.3. Los pilotos a los que se muestre bandera roja 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.

30.19.4.4. A todo equipo al que se le haya mostrado bandera roja, se le aplicará lo dispuestos en el artículo 30.16 del reglamento deportivo de la CERT.

30.19.5. La seguridad de los equipos participantes

30.19.5.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

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

30.19.5.2. Medidas preventivas (señalizaciones)

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

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

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

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

30.20. Chicane de Seguridad

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

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

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

31. PRUEBA SUPER-ESPECIAL – TRAMO NO CRONOMETRADO (ESPECTÁCULO).

31.1. PRUEBA SUPER ESPECIAL

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

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

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

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

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

El Director de Carrera, por motivos de seguridad, podrá impedir a un vehículo con un retraso superior a 15 minutos sobre su hora teórica, tomar la salida en la prueba Súper-Especial. Este retraso no será tomado en cuenta para la eliminación de carrera, y se le otorgará en la prueba Súper-Especial el tiempo establecido en el artículo 31.1.6.

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

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

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

31.2. TRAMO NO CRONOMETRADO (ESPECTÁCULO)

El Comité Organizador de una prueba podrá solicitar a la RFEDA la organización de un Tramo no cronometrado (Espectáculo) y la autorización será a exclusivo criterio de la RFEDA. Este tramo únicamente podrá celebrarse antes del inicio del rallye.

32. TROFEOS

En cada competición puntuable se entregarán obligatoriamente los siguientes trofeos:

3 primeros clasificados de la Scratch (piloto y copiloto)

1º, 2º y 3º del Trofeo de España de Rallyes de Tierra de vehículos de 2 ruedas motrices (piloto y copiloto)

1º, 2º y 3º del Trofeo de España de Rallyes de Tierra para pilotos de vehículos Grupo N5 (piloto y copiloto).

Vencedor del Trofeo de España de Rallyes de Tierra Junior (piloto y copiloto).

Trofeo mejor piloto Senior (mayores de 50 años).

Trofeo 1º clasificado Escuderías

El organizador podrá, si así lo desea, entregar -además de los trofeos detallados – otros adicionales.

33. PARQUE CERRADO

33.1. Generalidades

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

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

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

33.1.2. 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.

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

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

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

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

33.1.6. Solamente los oficiales del Parque y/o la tripulación podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un PC de Salida, de un CH, de Reagrupamiento o de etapa.

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

33.2. Reparación en el Parque Cerrado

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

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

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

33.2.4. Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 33.2.2.

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

33.3. Parque Cerrado al final del rallye

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

33.3.2. 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.

33.3.3. 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.

34. CLASIFICACIONES

34.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

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

34.2. Publicación de resultados

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

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

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

Clasificación final: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

35. 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.

36. RECLAMACIONES

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

36.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe establecido en el art. 23 de las PCCCTCE, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

- 36.3. 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.
- 36.4. 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.
- 36.5. 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.

37. APELACIONES

Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el CDI. El importe de la caución de apelación será el establecido en el art. 23 de las PCCCTCE.

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

38. ACTAS E INFORME FINAL

a) Actas

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

b) Informe Final

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