



TROFEO DE ESPAÑA DE RALLYES DE REGULARIDAD DE VEHÍCULOS CLÁSICOS

REGLAMENTO DEPORTIVO

- Art. 1.- Obligaciones y condiciones generales.**
- Art. 2.- Pruebas puntuables.**
- Art. 3.- Características de las pruebas puntuables.**
- Art. 4.- Aspirantes y licencias.**
- Art. 5.- Vehículos admitidos.**
- Art. 6.- Oficiales.**
- Art. 7.- Inscripciones y número de participantes.**
- Art. 8.- Placa del rallye y números de competición.**
- Art. 9.- Itinerario – libro de ruta (Road Book).**
- Art. 10.- Carnet de control.**
- Art. 11.- Tramo de calibración.**
- Art. 12.- Verificaciones.**
- Art. 13.- Ceremonia de salida.**
- Art. 14.- Salida.**
- Art. 15.- Asistencias y Ouvreurs.**
- Art. 16.- Controles.**
- Art. 17.- Tramos cronometrados.**
- Art. 18.- Seguridad.**
- Art. 19.- Clasificaciones.**
- Art. 20.- Empate en un rallye.**
- Art. 21.- Trofeos.**
- Art. 22.- Puntuaciones.**
- Art. 23.- Resultados a retener.**
- Art. 24.- Empate final en el resultado final del Trofeo.**



Art. 1.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

1.1.- La Real Federación Española de Automovilismo convoca para el año 2009 los siguientes Trofeos de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos:

- Trofeo de España de conductores de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos.
- Trofeo de España de copilotos de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos.

1.2.- Los reglamentos aplicables por orden de prelación, serán:

- Los Reglamentos Deportivo y Técnico del Trofeo.
- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
- El Reglamento Particular de la prueba.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto (en lo que sea de aplicación).

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

1.3.- El C.D.I. será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

Art. 2.- PRUEBAS PUNTUABLES.

Las pruebas puntuables para el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos, hasta un número máximo de seis, serán las aprobadas en el Calendario 2009.

Art. 3.- NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.

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

3.1.- Duración, días y pruebas nocturnas de los rallyes puntuables:

3.1.1.- La duración máxima de las pruebas puntuables para el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos será de 36 horas desde el inicio de las verificaciones hasta la entrega de premios.

3.1.2.- Los rallyes se celebrarán en sábado (excepto autorización expresa de la R.F.E. de A. y por causas de fuerza mayor debidamente acreditada). En el caso de que el organizador solicitara la celebración de la prueba en más de 1 día, deberá adjuntar, además, una propuesta de horarios para su estudio y aprobación, si procede, de la R.F.E. de A.

3.1.3.- Se autorizan los rallyes nocturnos.

3.2.- Características de las pruebas puntuables:

3.2.1.- El recorrido total máximo autorizado será de 1000 km.

3.2.2.- Tramos cronometrados:

3.2.2. a) Como mínimo (excepto razones de fuerza mayor) deberán realizarse 5 tramos diferentes y con una longitud total mínima de 150 km y máxima de 300 km.

3.2.2. b) Solo se podrá incluir 1 tramo cronometrado de longitud inferior a 6 km.



3.2.2. c) El número máximo de pasadas por tramo será de 3, aunque se recomienda fuertemente un máximo de 2 (este hecho será recogido en el informe del observador de la R.F.E. de A., en el que caso de que ésta designase uno).

3.2.2. d) No se autorizan los tramos de tierra, salvo decisión contraria de la R.F.E. de A.

3.2.2. e) Se recomienda no programar un tramo cronometrado en sus dos sentidos. En caso de realizarse, el Organizador deberá prever limpiar la calzada, en las zonas potencialmente más peligrosas, antes de la pasada en otro sentido.

Art. 4. - ASPIRANTES Y LICENCIAS.

4.1.- Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso, expedida por la R.F.E. de A.

4.2.- Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias correspondientes (Estatal Restringida o superior) expedida por la R.F.E. de A.

Art. 5.- VEHÍCULOS ADMITIDOS.

Los vehículos admitidos están recogidos en el artículo 1 del Reglamento Técnico del Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos.

Art. 6.- OFICIALES.

6.1.- El Colegio de Comisarios Deportivos que actuará en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos estará formado por tres Comisarios Deportivos, de los cuales el Presidente será nombrado por la R.F.E. de A.

6.2.- Así mismo, la R.F.E. de A. nombrará un Delegado Técnico.

6.3.- Se recomienda al Organizador de cada prueba puntuable el nombramiento de un oficial encargado de las Relaciones con los Participantes.

Art. 7.- INSCRIPCIONES Y NUMERO DE PARTICIPANTES.

7.1.- Toda persona que desee participar en una prueba puntuable del Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos deberá remitir a la Secretaría de la misma la solicitud de inscripción cumplimentada en su totalidad, así como el Pasaporte Técnico emitido por la R.F.E. de A. (Pasaporte Clásicos de Regularidad).

7.2.- Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. (Código Deportivo Internacional) y sus anexos, así como a las disposiciones de los Reglamentos aplicables en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos.

7.3.- La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción, que serán los que estime oportuno el organizador de cada prueba puntuable, aceptando el concursante la publicidad propuesta por el mismo. Los derechos de inscripción de un equipo que no acepte la publicidad propuesta por el organizador podrán ser doblados.

7.4.- 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, solo si éste está en posesión del Pasaporte Técnico emitido por la R.F.E. de A. (Pasaporte Clásicos de Regularidad).



7.5.- El cierre de inscripciones se realizará el miércoles de la semana anterior a la prueba.

7.6.- El organizador de cada prueba puntuable, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá elaborar una lista de inscritos provisional (en el orden de salida que estime oportuno proponer) que enviará a la R.F.E. de A., para su Vº Bº, no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma.

7.7.- La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada por el organizador, al menos, con 5 días de antelación al comienzo de la prueba, debiéndose remitir en esa fecha a la secretaría de la R.F.E. de A.

7.8.- Esta prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

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

Solamente la R.F.E. de A. puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

7.9.- Si en las verificaciones técnicas previas a la salida de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del Pasaporte Técnico emitido por la R.F.E. de A. (Pasaporte Clásicos de Regularidad), a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo podrá ser rechazado definitivamente.

7.10.- 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 prueba 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.

7.11.- Los organizadores reembolsarán los derechos de inscripción a los concursantes que, por razones de fuerza mayor, no pudieran presentarse a la salida de la prueba (es decir: antes del final de las verificaciones administrativas) bajo reserva de que una solicitud en tal sentido sea remitida a la organización mediante carta certificada en la que se acredite el supuesto de fuerza mayor que se hubiera padecido. Esta devolución deberá hacerse efectiva como máximo un mes después de finalizada la prueba.

7.12.- No hay límite en el número máximo de inscritos.

Art. 8.- PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION.

8.1.- Cada equipo recibirá del organizador de la prueba la placa y números establecidos para el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos (Art. 14 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto).

8.2.- La serie de estos números será específica y correlativa para los coches clásicos que participen en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad, en el caso de celebrarse con una prueba de velocidad.

Art. 9.- ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK).

9.1.- La longitud de los tramos cronometrados de regularidad debe ser exacta, con precisión a la decena de metros, y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal, pero indicando, en todo caso, el criterio utilizado para determinarla.



9.2.- En aras de garantizar la equidad, se recomienda a los organizadores que no publiquen -en ningún caso- los puntos exactos en los que se situarán los controles intermedios de los tramos de regularidad, y que la media exigida en los mismos no se haga pública hasta el momento de la salida de la prueba.

Art. 10.- CARNET DE CONTROL.

10.1.- En la salida del rallye, cada equipo recibirá un Carnet de Control en el que figurarán la hora de salida y el tiempo concedido para cubrir la distancia al siguiente control horario. Este Carnet deberá ser entregado en la llegada de cada Sección, siendo reemplazado por uno nuevo en la salida de la siguiente.

10.2.- El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.

10.3.- El Carnet de Control deberá entregarse en cualquier momento a petición de un Comisario, (particularmente en todos los puestos de Control), o presentarlo personalmente un miembro del equipo, para ser visado.

10.4.- A menos que fuera autorizada por un Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control, entrañará una penalización de 10.000 puntos.

10.5.- La ausencia de visado, en no importa qué Control, o la no entrega del Carnet de Control en todos los puestos de Control (Horario o de Paso), entrañará una penalización que puede llegar hasta la exclusión en caso de reiteración.

10.6.- La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.

10.7. Únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.

Art. 11.- TRAMO DE CALIBRACION.

11.1.- El organizador deberá facilitar con antelación a los participantes la situación y longitud exacta (a la decena de metros) de un "Tramo de Calibración" de longitud no inferior a dos kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del rutómetro oficial.

El tramo de calibración deberá estar situado dentro del itinerario del rallye entre la salida del mismo y el primer tramo cronometrado.

11.2.- El tramo de calibración no podrá discurrir por autovías, autopistas, rotondas, carreteras desdobladas y su itinerario no podrá desviarse en cruces que no pertenezcan al recorrido del rallye.

Art. 12.- VERIFICACIONES.

12.1.- Los equipos inscritos en cada prueba puntuable para este Trofeo, deberán superar una verificación administrativa y otra técnica previas a la salida de la prueba, cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular.

12.2.- Los Comisarios Técnicos realizarán la verificación técnica, que afectará a las medidas de seguridad, neumáticos y comprobación del Pasaporte Técnico del vehículo (Pasaporte Clásicos de Regularidad) emitido por la R.F.E. de A., en las condiciones del Reglamento Técnico del Trofeo.

12.3.- Los Comisarios Técnicos y Deportivos pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la prueba.



12.4.- A la terminación del rallye, los coches quedarán en régimen de “Parque Cerrado” a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio.

Art. 13.- CEREMONIA DE SALIDA.

En caso de celebrarse, los vehículos inscritos a este certamen deberán tomar parte en la ceremonia de salida.

Art. 14.- SALIDA.

14.1.- Habrá un coche “0” y otro de cierre de caravana. Los vehículos participantes tomarán la salida a los tramos cada minuto.

14.2.- En caso de que un organizador desee que los participantes en este certamen tomen la salida por detrás del resto de los inscritos en una prueba de velocidad, el primer participante del Trofeo de España de Rallyes de Regularidad para Vehículos Clásicos tomará la salida en cada tramo cronometrado 1 minuto inmediatamente después del último coche de velocidad; no irá precedido de ningún coche “0” específico, ni de cualquier otro de organización. El último participante de regularidad irá seguido del coche de cierre de la prueba.

Art. 15.- ASISTENCIAS Y OUVREURS.

15.1.- El organizador preverá espacios para el/los Parque/s de Asistencia para los equipos inscritos en el Trofeo.

15.2.- Los vehículos de asistencia están permitidos, pero no podrán circular por el mismo recorrido del rallye, ni realizar asistencias en lugares distintos a los establecidos por el organizador.

15.3.- Los participantes son responsables de las infracciones cometidas por sus asistencias.

15.4.- Los “Ouvreurs” y/o coches de apoyo no están permitidos. Su presencia implicará la exclusión del o de los participantes beneficiarios.

Art. 16.- CONTROLES.

Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la exclusión automática del participante, así como cualquier parada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 15 minutos.

En estos casos el participante deberá entregar el carnet de ruta.

Art. 17.- TRAMOS CRONOMETRADOS.

17.1.- Medidas de Seguridad:

En los tramos cronometrados es obligatorio el uso de casco con homologación FIA o Europea vigente, para piloto y copiloto.

Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada.

17.2.- Procedimiento de los controles:

17.2.1.- El control de salida de cada tramo cronometrado de regularidad estará indicado por la pancarta de salida homologada y el reloj o la célula de inicio.



17.2.2.- En la salida de cada tramo cronometrado habrá un Control Horario. La salida al tramo podrá realizarse con intervención de un comisario-cronometrador o por sistema de “autosalida”, al minuto de la salida del vehículo anterior.

En caso de que, en el mismo meeting hubiese una prueba de velocidad, la salida al tramo podrá efectuarse por detrás de los vehículos de velocidad. La salida de cada vehículo en cada tramo cronometrado deberá efectuarse obligatoriamente, con la intervención de un comisario-cronometrador y en intervalos de 1 minuto.

17.2.3.- La llegada de cada tramo estará indicada por la pancarta de llegada (bandera a cuadros sobre fondo rojo) y es de tipo lanzado. El vehículo solo podrá detenerse unos metros más allá ante la mesa de cronometraje, indicada con la pancarta “Stop”.

17.2.4.- Durante el recorrido del tramo cronometrado de regularidad podrán instalarse cuantos puntos de control de tiempo se juzguen necesarios, sin ningún tipo de aviso.

17.3.- Medias en tramo cronometrado:

17.3.1.- Las medias podrán ser superiores a 50 Km/h en el caso de que los tramos se encuentren cerrados al tráfico.

17.3.2.- Las medias para cada tramo serán fijadas de modo que sean realizables por los participantes, y podrá establecerse una más alta y otra más baja en función de la climatología reinante en el momento de celebrarse la prueba en cuestión.

17.3.3.- Si se han establecido dos medias, alta y baja por las razones expuestas, será el Director de Carrera quien determine la utilizable en cada caso, antes del momento de la salida del primer participante en cada tramo. Cualquier cambio debe ser comunicado a todos los participantes sin dejar lugar a duda.

Cuando haya dos medias, el Organizador deberá tener en cuenta para la confección del horario general de desarrollo de la prueba, el establecimiento de la media baja.

17.3.4.- La R.F.E. de A. podrá autorizar cambios de media dentro del tramo, debidamente justificados.

17.4.- Cronometraje:

17.4.1.- El sistema de cronometraje deberá estar homologado por la R.F.E. de A.

17.4.2.- El cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 punto por cada décima.

El “cero” se producirá cuando el vehículo pase por la zona de medición de cada punto intermedio entre las dos décimas anteriores y las dos décimas posteriores a la décima ideal exacta, de tal modo que el primer punto de penalización por adelanto será en la tercera décima anterior a la décima ideal y el primer punto de penalización por atraso será la tercera décima posterior a la décima ideal. El redondeo a la tercera décima anterior se producirá en la centésima anterior a la segunda décima anterior a la décima ideal. Así mismo, el redondeo a la tercera décima posterior se producirá en la centésima siguiente a la segunda décima posterior a la décima ideal.

17.4.3.- El adelanto en cualquier punto de cronometraje superior al treinta por ciento (30%) del tiempo ideal, implicará -en la primera ocasión- 1.000 puntos de penalización, y en la segunda, la exclusión de la prueba.

17.4.4.- El organizador instalará un mínimo de cuatro controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado. Estos controles serán secretos.



17.4.5.- Se instalará en cada vehículo un transponder de cronometraje, a ser posible en el mismo punto, siendo el lugar predeterminado para ello la ventanilla lateral posterior y fuera del alcance de los ocupantes del vehículo.

17.4.6.- En el caso de que un vehículo no dejara constancia de su paso por un control intermedio, pero sí en el anterior o posterior a éste, se le aplicará como penalización en el control no marcado, la media aritmética de las penalizaciones obtenidas en los controles anterior y posterior. En el caso de que lo anterior le ocurriese a un determinado número de vehículos -a determinar por los Comisarios Deportivos-, estos podrían optar por imponer a todos los afectados la penalización previamente indicada o proceder a la anulación de ese control para todos los participantes.

17.4.7.- Si un vehículo no dejara constancia de su paso en más de un control intermedio del mismo tramo, se aplicará lo siguiente:

- Si ocurre en un porcentaje alto de vehículos (igual o superior al 30 %), se anularán los puntos intermedios.
- Si ocurre en un porcentaje bajo de vehículos (inferior al 30 %), decidirán los Comisarios Deportivos pudiendo anular el tramo o imponerles los puntos correspondientes a la media aritmética de los puntos obtenidos por el primer y último clasificados en ese tramo. En cualquier caso, si el Colegio de Comisarios Deportivos apreciara la concurrencia de circunstancias determinantes de los hechos previstos por este artículo, podrán adoptar cualquier otra decisión que consideren más adecuada incluso distinta a las anteriormente indicadas.

17.4.8.- En el caso de que en un determinado control dentro del tramo varios vehículos sufrieran una incidencia común en la medición de su tiempo, que pudiera tener su causa en el funcionamiento del aparato de medición del citado control pero no en circunstancias ajenas al mismo, los Comisarios Deportivos podrán acordar la anulación del control en el que se haya producido tal incidencia de cronometraje. En todo caso, será competencia del Colegio de Comisarios Deportivos decidir el número de vehículos que pudieran determinar la aplicación de este precepto. Se recomienda que solo se aplique la anulación en caso de que el número de vehículos afectados sea superior al 20 % de los participantes en ese tramo.

17.5.- Penalizaciones:

- a) Se aplicará 1 punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control (secreto o anunciado) de una prueba cronometrada de regularidad.
- b) Se aplicarán 600 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.
- c) Se aplicarán 300 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 4500 puntos que supondrá la exclusión del participante).
- d) Se aplicarán 900 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.

Art. 18.- SEGURIDAD.

18.1.- Medidas de seguridad de las pruebas puntuables:

Para las pruebas puntuables en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos se deberá contar con los siguientes requisitos mínimos:

- Jefe médico acreditado de la R.F.E. de A..
- Plan de seguridad que recoja lo expresado en este artículo.
- Plan de evacuación general.
- Alerta a hospitales cercanos.



- Una unidad de ambulancia de Soporte Vital Avanzado si el hospital más cercano se encuentra a más de 25 Km. de distancia del rallye.
- Comunicaciones entre salida de tramo, final de tramo y puntos intermedios en el caso de tramos de más de 20 Km.

18.2.- Medidas de seguridad de los tramos:

Para las pruebas puntuables en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos se deberá contar con los siguientes requisitos mínimos en los tramos:

18.2.1.- Salida de tramo:

Una unidad de ambulancia de Soporte Vital Básico con un médico. Recomendable Soporte Vital Avanzado o dos unidades de Soporte Vital Básico.
Una grúa.

18.2.2.- Punto intermedio de tramo:

En caso de un tramo de más de 20 Km. será necesario una segunda unidad de ambulancia de Soporte Vital Básico más un médico. Se decidirá su ubicación idónea.

18.3.- Medidas de seguridad en el/los parque/s de asistencia:

Para las pruebas puntuables en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos se deberá contar con los siguientes requisitos mínimos en el Parque de asistencia:

Una unidad de ambulancia de Soporte Vital Básico más un médico.

Art. 19.- CLASIFICACIONES.

El orden de clasificación se realizará en función de la suma de puntos, más las penalizaciones, y de menos a más, declarándose ganador de la prueba el que menos puntos haya acumulado.

Art. 20.- EMPATE EN UN RALLYE.

En caso de empate entre dos o más vehículos, será proclamado vencedor de la prueba, el participante que haya obtenido un menor número de puntos en los tramos cronometrados, y de persistir el empate, el que haya tenido mayor cantidad de mejores clasificaciones en los tramos cronometrados.

Art. 21.- TROFEOS.

El organizador de cada rallye entregará seis trofeos, para piloto y copiloto de los tres primeros coches clasificados.

Art. 22.- PUNTUACIONES.

22.1.- Los Trofeos de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos (pilotos y copilotos) se adjudicarán al participante de cada uno de ellos que haya obtenido un mayor número de puntos en el conjunto de pruebas que se celebren, según el baremo establecido en el siguiente artículo.

22.2.- En cada una de las pruebas puntuables, se otorgarán las siguientes puntuaciones en cada uno de los Trofeos convocados:

Clasificación General del rallye:



- 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

Del 20º en adelante, todos los participantes obtendrán 1 punto.

Art. 23.- RESULTADOS A RETENER.

23.1.- En el caso de celebrarse 6 pruebas, se retendrán un máximo de 5 resultados.

23.2.- En el caso de celebrarse 5 pruebas o menos se retendrán todos los resultados.

Art. 24.- EMPATE EN EL RESULTADO FINAL DEL TROFEO.

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España vigente.



REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1.- Vehículos admitidos.

Art. 2.- Medidas de seguridad.

Art. 3.- Neumáticos.

Art. 4.- Instrumentación.

Art. 1.- VEHÍCULOS ADMITIDOS.

1.1.- Los vehículos admitidos en el Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos son todos los vehículos de competición que participaron en rallyes, homologados entre el 1 de enero de 1950 y el 31 de diciembre de 1981, incluidos los homologados en los Grupos 1, 2, 3, 4 y 5 en la citada época.

Las preparaciones admitidas son las estipuladas en la Ficha de Homologación FIA (en caso de existir), las permitidas en su época o según la reglamentación vigente en los Grupos 1, 2, 3, 4 o 5.

La Comisión de Clásicos se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad.

Todos los vehículos deberán disponer de un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico emitido por una A.S.N. (Autoridad Deportiva Nacional) o por la F.I.A.

Se elaborará una lista de vehículos a los cuales se haya emitido el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico y los que no se encuentren en ella no podrán formalizar la inscripción en ninguna prueba.

Para poder obtener el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico e integrarse en la lista mencionada en el anterior artículo, los interesados deberán dirigirse a la Dirección Técnica de la R.F.E. de A., con la que se podrá concertar una fecha para la verificación del vehículo en cuestión, y en caso de ser aceptado, se le expedirá el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico y se le incluirá en la lista de vehículos admitidos al certamen.

1.2.- El Comité Organizador se reserva el derecho de estudiar -y admitir- cada solicitud de inscripción de un vehículo determinado, sobre las bases indicadas a continuación:

- Tendrán preferencia de inscripción los vehículos preparados sobre los de serie.
- Los más antiguos sobre los más modernos.
- Y los que tengan palmarés histórico sobre los que no lo tengan.

1.3.- El vehículo debe estar matriculado y asegurado de acuerdo a la normativa vigente según las disposiciones del Estado y de las Autonomías competentes.

1.4.- Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.



Art. 2.- MEDIDAS DE SEGURIDAD.

2.1.- Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 2 Kg, sólidamente anclado dentro del habitáculo.

2.2.- Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960, recomendándose la instalación de arneses.

2.3.- Un cortacorrientes de seguridad deberá estar instalado dentro o fuera del habitáculo.

2.4.- Se recomienda la instalación de arco de seguridad, reposacabezas y cinturones de arnés.

2.5.- Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc.).

Art. 3.- NEUMÁTICOS.

Los neumáticos deberán ser homologados para su uso por carretera (E o DOT).

Art. 4.- INSTRUMENTACIÓN.

2.5.1.- Será admitido cualquier sistema de medición, tanto de distancia como de tiempo interconectado o no con el vehículo. El número máximo de aparatos de medición interconectados con el vehículo se limita a uno (1).

2.5.2.- La mera presencia o existencia en el vehículo de instrumentos prohibidos o que no cumplan con el presente artículo conllevará las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción, 10.000 puntos.
- 2ª infracción, exclusión.