

CAMPEONATO DE CASTILLA LA MANCHA DE RALLYES DE TIERRA 2018

ÍNDICE

Artículo 1.- Ámbito de aplicación	1
Artículo 2.- Definición	1
Artículo 3.- Inscripciones, Premios y Trofeos.....	2
Artículo 4.- Aspirantes	2
Artículo 5.- Vehículos admitidos.....	3
Artículo 6.- Desarrollo de la Competición.....	4
Artículo 7.- Puntuaciones.....	12
Artículo 8.- Competiciones Puntuables	13
Artículo 9.- Obligaciones de los Equipos durante la Competición.....	13
Artículo 10.- Penalizaciones	16
Artículo 11.- Reclamaciones y Apelaciones	18
Artículo 12.- Reconocimientos	19
Artículo 13.- Libro de Seguridad	20
Artículo 14.- Premios Finales.....	20
ANEXO 1.- Cuadro Horario Tipo	
ANEXO 2.- Carnet de Control Tipo	

Artículo 1.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento General es de aplicación obligatoria para las competiciones de Tierra que se celebren en el ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha, puntuables para el Campeonato Castellano-Manchego.

Aquellas competiciones puntuables para el Campeonato Castellano-Manchego que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha se registrarán por su propio Reglamento Particular y, en consecuencia, la asignación de puntos para el Campeonato Castellano-Manchego será la que corresponda conforme a la clasificación definitiva de la competición.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior en relación a las competiciones que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha, cuando las clases reglamentadas por la Federación Territorial en cuyo ámbito geográfico se desarrolle la competición, no sean coincidentes con las clases de vehículos contenidas en el Reglamento del Campeonato Castellano-Manchego, se aplicarán estas últimas en lo referente a la asignación de puntos para el Campeonato Castellano-Manchego.

Serán de aplicación las normas que se indican en el artículo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Artículo 2.-Definición

El trazado de las competiciones valederas para este certamen será de tierra y secreto.

Tramo Cronometrado

Un único tramo cronometrado entre 5 y 15 Km. de longitud Este tramo podrá disputarse en un sentido, con una pasada de reconocimiento y un máximo de tres pasadas cronometradas, según Art. 14. También podrán disputarse en los dos sentidos, con un máximo de dos pasadas cronometradas en cada uno de ellos, no abriéndose entre ninguna de las diversas pasadas. Los organizadores deberán presentar el plan de seguridad de la prueba junto con la solicitud de aprobación del Reglamento, con unas medidas adicionales en el que al menos debe constar que como mínimo, la caravana de seguridad estará formada por los vehículos "Megafonía" o "Seguridad", "0" y "Banderas".

Rallysprint

Dos tramos cronometrados diferentes, con una longitud mínima de 3 Km. cada tramo. El total de kilómetros cronometrados de la prueba deberá ser como mínimo de 20 km. y como máximo 50 km.

Los tramos se disputarán en un solo sentido, con una pasada de reconocimiento y un máximo de tres pasadas cronometradas.

Rallyes de Tierra

Constarán de Tres o más tramos cronometrados diferentes.

Se ajustarán a la normativa general de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la R.F.E.de A.

Artículo 3.- Inscripciones, Trofeos y Premios

Las Competiciones celebradas en el ámbito de la Comunidad de Castilla la Mancha, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- El plazo de inscripción se cerrará, como mínimo, el miércoles anterior a la celebración de la competición.
- Los Derechos de Inscripción serán de libre indicación por el organizador de la competición.
- En las competiciones que no se otorguen Premios en Metálico, se deberán entregar Trofeos, como mínimo, a los tres primeros pilotos clasificados de cada una de las Clases, y a los tres primeros pilotos y copilotos de la Clasificación General Scratch.

Los premios en metálico serán optativos. En caso de que el Organizador los establezca, las cantidades serán distribuidas a su criterio.

La entrega de premios, deberán efectuarse obligatoriamente en un tiempo máximo de 30 minutos desde el momento en el que sean oficiales las clasificaciones.

Artículo 4.- Aspirantes

Este Campeonato está reservado a Pilotos y Copilotos cuya licencia haya sido expedida por la FACM.

Podrán optar al Campeonato de Castilla la Mancha, aquellos participantes del territorio estatal, con licencia expedida por otras federaciones territoriales españolas de automovilismo, y las expedidas por una A.D.N. de cualquiera de los países de la Unión Europea que estén de acuerdo con la normativa establecida a tal efecto por la R.F.E. de A. y la F.I.A. para el 2017 2018, para lo cual, deberán solicitarlo mediante el impreso oficial disponible inscribirse rellenado el formulario dispuesto a tal efecto en la web de la entidad, al menos 7 días antes de la primera competición en la que deseen puntuar.

Los participantes deberán estar en posesión de la Licencia de Piloto (P) o Copiloto (CO), además de Licencia/Copia de Competidor del año en curso.

En Rallysprint y Tramos de Tierra se admitirán las licencias de Piloto Restringida (PR) y Copiloto Restringida (COR).

Los Clubes/Escuderías cuya licencia, esté expedida o no en Castilla Mancha, podrán participar en sus Campeonatos, siempre que sus pilotos están inscritos en los mismos.

Los participantes con licencia no Castellano-Manchega no inscritos en los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM, no puntuarán ni bloquearán resultados.

Artículo 5.- Vehículos admitidos

Serán admitidos los vehículos homologados o no, derivados de vehículos de producción conservando la forma exterior de origen, agrupados de acuerdo al siguiente cuadro, teniendo en cuenta el factor multiplicador de 1,7 en los motores sobrealimentados:

	2 Ruedas Motrices	4 Ruedas Motrices	Prototipos RFEa	T.T. Buggies	Car-Cross E1 y E2	Propulsión
Clase 1	Hasta 1.100 c.c.					
Clase 2	de 1.100 a 1.800	Hasta 1.400 c.c.				
Clase 3	más de 1.800 c.c.	de 1.401 a 1.800 c.c.				
Clase 4		superior a 1.800 c.c.	Todos			
Clase 5				Todos		
Clase 6					Todos	
Clase 7						Todos

~~Los vehículos Car Cross, E1 y E2 solamente estarán autorizados a participar en Tramos Cronometrados.~~

~~**CAR-CROSS:** Vehículos monoplasas homologados, que cumplan la reglamentación técnica del Campeonato de España de Car Cross en curso. El sistema HANS será obligatorio.~~

~~**BUGGIES:** Vehículos biplaza homologados, que cumplan la reglamentación técnica del Campeonato de España de Todo Terreno. El sistema HANS será obligatorio.~~

~~**PROTOTIPOS RFEa:** Vehículos que se adapten al Reglamento Técnico de Prototipos según Anexo 9 del Campeonato de España de Rallyes de Tierra.~~

~~**E1:** Vehículos construidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J del C.D.I. en vigor y concebidos para la práctica del Autocross, que cumplan con la reglamentación técnica del Campeonato de España de Autocross.~~

~~**E2:** Vehículos provistos de un chasis tubular y motor central de motocicleta con propulsión a las ruedas traseras. Deberán estar construidos según las especificaciones del Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.~~

Todos los participantes inscritos en el Campeonato de FACM, deberán estar en posesión de un Pasaporte Técnico del vehículo proporcionado por la FACM, que deberán descargarse de la web de la entidad, rellenar y llevar consigo a todas las competiciones del Campeonato de Castilla la Mancha en que se participe.

~~El Pasaporte Técnico, se solicitará a los Comisarios Técnicos en las verificaciones en la primera Competición del Campeonato de Castilla la Mancha de Rallyes de Tierra en que se participe.~~

Una vez obtenida **consignado**, en caso de no presentarlo en competiciones posteriores, se le facilitará otro, pero le podrá ser impuesta una penalización según lo dispuesto en el Art. 15 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Para la identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, se procederá según lo dispuesto en el Art. 14 de las PCCCT de Castilla la Mancha.

Artículo 6.- Desarrollo de la Competición

Generalidades

El recorrido de un Rallye o Rallysprint se dividirá en etapas, secciones y sectores y tramos cronometrados, según las definiciones:

Etapas

Cada una de las partes de una prueba, separadas entre sí por una parada mínima reglamentada.

Sección

Espacio recorrido en el transcurso de un Rallye sin detenciones intermedias; por lo tanto, en el momento que haya una neutralización prevista en el Reglamento Particular se terminara una sección, y después de dicha neutralización comenzara la siguiente.

Sector

Trazado de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos, es decir, espacio comprendido entre el control horario de salida, que podría coincidir o no con el control de salida en un tramo cronometrado, y el control horario de llegada. En caso de coincidir el inicio de un sector con la salida de un tramo cronometrado el procedimiento será el siguiente: En el control horario previo a la salida del tramo cronometrado terminaría un sector; unos 100 m después, en la salida del tramo cronometrado, empezaría el siguiente sector.

Entre los dos controles horarios consecutivos (el de fin de sector y el de comienzo del siguiente o salida del tramo cronometrado) se fijará un tiempo entre un mínimo de 2 y un máximo de 4 minutos. Entre estos dos controles el cronometraje será al minuto despreciándose los segundos y las décimas, el control horario de llegada y el control horario de salida podrán reunirse en un solo punto, atendidos por un mismo cronometrado.

Los Rallyes puntuables para los Campeonatos de Castilla la Mancha no tendrán ningún control secreto, ni horario de estos en el Reglamento Particular. En caso de que, por razones de fuerza mayor, haya que utilizar un recorrido alternativo, no se podrá poner en el nuevo itinerario ningún control horario.

No se podrá establecer entre controles horarios una velocidad media superior a 50 kilómetros hora, a no ser que el tramo comprendido este cerrado al tráfico normal o que tal velocidad media superior haya sido expresamente autorizado por la Jefatura de Tráfico.

La distancia entre dos controles horarios consecutivos, para comprobación de la media no deberá ser inferior a 100 m. Entre los controles horarios de llegada entre los que no exista tramo cronometrado deberán estar obligatoriamente separados entre sí un mínimo de veinte minutos.

Para la medición de distancias en carretera, se procederá según lo dispuesto en el Art. 7.3 del C.D.I.

Asistencias

Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia, sin embargo, el piloto y copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

Parques de Asistencias

En el interior de los PA los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h. Los equipos deberán tener en su Zona de Asistencia –como mínimo– un extintor de al menos 5 kg.

Cada equipo dispondrá de una lona para el suelo que cubra la zona donde se realiza a asistencia al vehículo de competición. Los equipos serán los responsables de la presencia de público dentro de su zona asignada del Parque de Asistencias. Los PA deben estar situados en espacios preferentemente asfaltados, lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo.

La circulación de los vehículos de competición se deberá prever en carriles de un solo sentido y en los que se recomienda prohibir el paso del público.

En el itinerario-horario deberán ser indicados con un CH de entrada y otro CH de salida. Si se prevé un reagrupamiento y un PA seguidos, el orden deberá ser: primero el reagrupamiento y segundo el PA.

Los PA deberán programarse de acuerdo con los siguientes criterios:

	Mínimo	Máximo
Número de tramos cronometrados	1	3
Kilómetros de tramos cronometrados	20	70

Entre PA donde existan tramos cronometrados, deberá cumplirse lo siguiente:

	Mínimo
Máximo de Kms. De Sección sin Re-fuelling Remoto	160 Kms
Máximo de Kms. De Sección con Re-fuelling Remoto	200 Kms

Tramo cronometrado

Espacio de vía cerrado al tráfico normal y en el que los vehículos desarrollarán su máxima velocidad en sentido único, con vistas a la clasificación en el Rallye. Los tramos cronometrados estarán delimitados por los Controles Horarios de Llegada y Controles Horarios de Salida.

El control de llegada marcará el fin del tramo cronometrado y el paso de los vehículos por este punto será lanzada. La distancia entre la salida y la llegada del tramo cronometrado quedará a criterio de la Organización.

Los organizadores deberán solicitar a las jefaturas de tráfico el cierre de vías desde el control horario de salida hasta el control STOP de cada sector que tenga un tramo cronometrado. Así mismo, deberán estar cuidadosamente cerrados al tráfico normal todos los caminos o carreteras que accedan a los tramos cronometrados.

La organización deberá elegir los tramos cronometrados de forma que sean suficientemente selectivos, de promedio no excesivamente elevado y de longitud tal que puedan ser perfectamente controlados por la organización en una posible situación de emergencia, debiendo evitarse zonas potencialmente peligrosas, correspondiendo a la FACM en última instancia, la autorización de los tramos cronometrados seleccionados por el organizador. Por otra parte, se recomienda muy encarecidamente a las organizaciones que agrupen entre sí los tramos.

El principio y fin de los tramos cronometrados estarán concretamente definidos en el Reglamento Particular, no pudiéndose bajo ningún concepto ampliar su longitud, es decir, que si por razones de fuerza mayor, fuese necesario modificar la salida o la llegada, el tramo deberá desarrollarse siempre dentro del espacio inicialmente previsto.

Se podrá realizar en un Rallye el mismo tramo cronometrado en ambos sentidos del recorrido, siempre con las medidas máximas de seguridad en los dos sentidos.

La longitud mínima de un tramo cronometrado será de 3 kilómetros. En los tramos cronometrados estará terminantemente prohibido el paso por núcleos urbanos, salvo aquellos celebrados en circuitos urbanos cerrados expresamente para ello y debidamente autorizados.

Las pruebas especiales de los Rallyes, deberán ser únicamente tramo cronometrados de velocidad pura, estando prohibido los de regularidad (Excepto en las pruebas de esta especialidad), Gymkana, slalom, etc., que puntúen para la

clasificación final. No obstante, podrán establecerse por el organizador si su participación fuera optativa para los competidores.

Reagrupamiento

Parada prevista por los organizadores y comprendida entre dos controles horarios 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.

Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por los organizadores de la Competición por cualquier razón.

Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en los reglamentos de los Campeonatos de Castilla la Mancha de Rallyes o el Reglamento Particular del Rallye.

Complemento

Comunicado oficial por escrito que forma parte íntegramente del reglamento particular del Rallye, destinados a modificar, precisar o completar a este último. Los complementos deben ser fechados, numerados y convenientemente difundidos. Los complementos son emitidos por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deben someter su aprobación a la Federación de Automovilismo de Castilla la Mancha. Salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
- Los Comisarios Deportivos de la prueba, durante toda la duración de la competición.

Carnet de Control

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

Se ajustará a lo dispuesto en el anexo 2 del presente reglamento.

Competidor

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

Equipo

Un equipo está compuesto por dos personas a bordo de un vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados como piloto y copiloto, ambos deberán estar en posesión obligatoriamente de licencias valederas para el año en curso.




























Señalización y Montaje

Todos los Controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los Tramos Cronometrados, Controles de Reagrupamiento y Neutralización y Controles de Entrada y/o Salida de las Zonas de Asistencia) serán indicados por medio de paneles estándar FIA. Los paneles de señalización deberán tener un diámetro de 70 cm.

Además de los controles anteriores, es conveniente señalar los siguientes puestos:

- *Señalización de las zonas de repostaje*
- *Señalización de los puntos de radio en los tramos cronometrados:*

- *Señalización de los puntos de seguridad en los tramos cronometrados:* En los tramos cronometrados donde por su longitud (más de 15 km) sea necesario montar puntos de seguridad intermedios (ambulancia, médico, vehículo de rescate, etc.).

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO		
	CONTROL HORARIO		
	CONTROL HORARIO y SALIDA de TRAMO		
	PUESTO de RADIO		
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA		
	LLEGADA de TRAMO		
	REAGRUPAMIENTO	 (Si el CH de Salida es común al de Entrada a Zona de Asistencia)	
	ENTRADA ZONA de ASISTENCIA (si no es común a la salida del Reagrupamiento)		
	SALIDA ZONA de ASISTENCIA		

Reconocimientos y entrenamientos

Se registrarán según lo dispuesto en el Art. 12 del presente reglamento.

Seguridad y Asistencia sanitaria

El organizador dispondrá de un vehículo de rescate o coche R en cada tramo para dejar expedito el mismo en caso de necesidad.

Deberá haber al menos una ambulancia al principio del tramo y otra al final. En caso de que el tramo fuera demasiado largo (Más de 15 KM.), deberá existir otra en el medio del mismo.

Las asistencias médicas y sanitarias y el médico oficial de la competición, deberán figurar en el libro de seguridad junto con los itinerarios a seguir en caso de accidente, así como el centro asistencial más próximo al desarrollo de la competición.

Libro de ruta

El libro de Ruta deberá ajustarse a lo dispuesto en el Anexo 6 del Campeonato de España de Rallyes de Tierra y tendrá que estar a disposición de los competidores legalmente inscritos al menos 15 días antes del comienzo de la competición.

Controles

Los organizadores deberán atenerse al horario previsto. Los participantes están obligados, bajo pena de exclusión, a presentarse en los controles horarios en el sentido del recorrido. Igualmente, estará prohibido volver marcha atrás dentro de la zona de control. Los equipos dispondrán, entre dos controles horarios consecutivos, de un tiempo ideal previsto de manera que no se pueda sobrepasar una velocidad media de 50 Km/h., a no ser que el tramo efectuado este cerrado al tráfico normal o que la velocidad media superior haya sido expresamente autorizado por la Jefatura de Tráfico correspondiente. La hora de paso que figure en el Carnet de ruta constituirá la hora de llegada al final del sector. Se penalizará cualquier diferencia con la hora ideal de llegada.

Los vehículos podrán llegar a los controles horarios con un margen de cincuenta y nueve segundos, es decir, que deberán entrar en dichos controles dentro de su minuto. Se penalizará cualquier adelanto o retraso en controles horarios. Sin embargo, el paso con adelanto se admitirá si penalizar en el control de llegada final de etapa y sección. Se autorizará la entrada de los vehículos en la zona de control un minuto antes de su hora teórica. Una vez el vehículo pase la zona de control, la hora real de paso será aquella en que el equipo entregue su Carnet de ruta al cronometrador, que deberá anotar en el acto la hora real. El piloto podrá llevar el vehículo a las inmediaciones del puesto de control de salida, que será de fácil acceso.

En caso de que los vehículos se acumulasen excesivamente entre los controles horarios de salida y llegada si fuera necesario, en los controles horarios podrá descender el copiloto del vehículo para efectuar los trámites correspondientes. El Carnet de ruta deberá tener una hoja de control horario. Será excluido cualquier equipo cuyo Carnet de ruta no tenga una de las marcas previstas en el Reglamento para demostrar el paso por un control, ya sea fijo o inopinado. El piloto será responsable de todas las inscripciones hechas sobre el Carnet de ruta.

No deberá realizarse ninguna reparación ni ningún servicio de asistencia en la zona de control, es decir, entre la pancarta con fondo amarillo y la pancarta con barra, considerándose esta zona como parque cerrado.

Si el comisario responsable de un tramo cronometrado considerase que un vehículo se encuentra en un estado tan defectuoso que pueda constituir un peligro para la circulación, el vehículo deberá ser obligatoriamente reparado en su presencia. El tiempo

empleado en la reparación deberá considerarse como la misma cantidad de minutos de retraso en un control, dando lugar a la correspondiente penalización.

Toda competición tiene que tener comisarios de ruta con una emisora una bandera amarilla y extintor.

Salida Tramos Cronometrados

La salida será a vehículo parado con el motor en marcha.

Todo retraso, debido a razones de fuerza mayor, (obstrucción del recorrido, etc.,) en la salida de una prueba de clasificación deberá ser anotado por los comisarios de ruta.

Al fin de la sección, los organizadores deberán tener en cuenta los retrasos así ocasionados.

El organizador quedara en libertad de elegir el intervalo entre las salidas, con la condición de que se mantenga un mínimo de un minuto.

Llegada Tramos Cronometrados

La llegada de un tramo cronometrado será lanzada. Los vehículos se detendrán obligatoriamente en el control STOP y en él entregaran a la persona responsable la tarjeta de cronometraje correspondiente al tramo cronometrado. Sobre esta tarjeta dicha persona anotara la hora de llegada al CLL que le habrá sido transmitida por sistema fónico. Previamente en el CHS habrá sido anotada también sobre la tarjeta la hora de salida de dicho control. De esta forma el participante podrá conocer inmediatamente el tiempo invertido por él en el tramo cronometrado.

Entre la salida y en control STOP quedara rigurosamente prohibida la detención de un vehículo, salvo caso de fuerza mayor, y quedara también prohibido el adelantamiento entre vehículos.

Interrupción de un Tramo Cronometrado

Como norma general, si un tramo cronometrado se interrumpe definitivamente porque el tramo está bloqueado y los participantes no pueden pasar se pueden dar las siguientes opciones:

- Si el tiempo que están parados los participantes afectados en el tramo no aumenta la media del sector, el tramo se realizara como un tramo neutralizado (no hay velocidad solo regularidad). Se da salida neutralizada y el control stop solo firma (aunque hay que tomar el paso de cada vehículo por la meta).
- Si el tiempo aumenta la media el control stop funciona como salida de sector, anotando la salida de los vehículos en la casilla correspondiente (otro tiempo a invertir)

No obstante, el Colegio de Comisarios Deportivos, después de recibir comunicación del Director de Carrera exponiendo los motivos de la interrupción, podrá adoptar asignar a los equipos afectados el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la carrera, o bien elegir un tiempo de referencia que le parezca más idóneo de los cuatro peores tiempos.

Todo equipo responsable o cómplice de haber interrumpido la carrera, en ningún caso podrá beneficiarse de esta medida. Les será pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque fuese este peor que el tiempo ficticio retenido para los demás equipos. El aplicar o no esta disposición es a criterio exclusivo del colegio de Comisarios Deportivos, después de recibir comunicación del Director de Carrera exponiendo los motivos de la interrupción.

Cronometraje

La toma de tiempos se hará como sigue:

Para los tramos cronometrados: al segundo (aconsejable a la décima de segundo).

Para los controles horarios: al minuto.

Se despreciarán las funciones de unidades mencionadas, Así el paso por un control cuya hora teórica sea la 10h 50´ no penalizará mientras que la hora del cronometro no hay marcado las 10h 51´ lo mismo ocurrirá con los tiempos tomados al segundo.

En la llegada de los tramos cronometrados el cronometrador deberá situarse sobre la línea de cronometraje marcada por la señal de la bandera de cuadros sobre el fondo rojo.

El cronometraje de llegada deberá ser impreso y doblado manualmente.

Super-Rallye

En los Rallyes, todos los equipos retirados dentro de tramo o en los enlaces, podrán solicitar acogerse a la fórmula "Super-Rallye", solicitándolo por escrito al Director de Carrera, C.C.D.D o Jefe de Tramo

Se podrán incorporar en cualquier reagrupamiento.

El organizador no podrá garantizar que el vehículo se pueda sacar de tramo. La recuperación del vehículo siempre será por medios propios del equipo.

Una vez solicitado el "Super-Rallye" y para poder realizar las operaciones necesarias y poder seguir en carrera, el equipo entrará al Parque de reagrupamiento por sus propios medios.

Los C.C.D.D., comunicarán a los C.C.T.T., cuales son los participantes que han solicitado el "Super-Rallye", para que sean verificados.

Los C.C.T.T., verificarán las medidas de seguridad y el estado general del vehículo para continuar en la competición, elaborará un informe del resultado de las verificaciones y los entregarán a los C.C.D.D., y estos a su vez al Director de Carrera, siendo esta decisión irrevocable.

Los vehículos se reincorporarán a la prueba en el orden que decida el director de carrera.

Los vehículos que se incorporen al "Super-Rallye" no se verán reflejados en ninguna clasificación.

Caravana de Seguridad

El conductor y acompañante del vehículo "0" deberán tener licencia federativa de piloto y copiloto en vigor para el año en curso y llevar la indumentaria reglamentaria.

Los conductores y acompañantes de los vehículos "00" y "000" deberán tener licencia federativa en vigor para el año en curso.

Clasificaciones

La clasificación de las pruebas se establecerá sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados, las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como, cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

En caso de empate será tenido en cuenta el tiempo efectuado en el primer tramo, si persistiera el empate, se tendrá en cuenta el tiempo del segundo tramo y así sucesivamente.

Disposiciones específicas para la modalidad de "Tramo Cronometrado"

La Competición no comprenderá en ningún caso enlaces por carreteras abiertas al tráfico, por lo que se aconseja que los tramos tengan la Salida y la Llegada en la misma zona para aglutinar en el mismo perímetro los Parques y las Asistencias.

El tramo deberá incorporar los siguientes controles: Control Horario, Control de Salida, Control de Llegada y Control Stop. Será de obligatoria utilización el Carnet de Control. Los oficiales tratarán en lo posible de facilitar el manejo del Carnet de Control a los participantes sin copiloto

El organizador deberá indicar, en el Programa del Reglamento Particular, la hora prevista de cada pasada.

La pasada de reconocimientos, se deberá realizar en un tiempo que no supere un máximo establecido, en función de la longitud del tramo (según cuadro), desde el CH. de Salida al CH. de Llegada.

Longitud tramo	de 5 Km	entre 5 y 10 Km	más de 10 Km
Tiempo máximo	10´	15´	20´

De superar ese máximo, el participante no tomará la salida en las pasadas cronometradas posteriores. Así mismo, un participante que se detenga o pare en reconocimientos, una vez alcanzado por el coche "banderas" si no reanuda la marcha en 10 minutos por sus propios medios, tendrá consideración de abandonado y eliminado de la prueba, no pudiendo tomar la salida posteriormente.

Se otorgará un espacio de 3 minutos de separación entre el paso de los vehículos de la Clase 6 y el resto de vehículos carrozados.

Artículo 7.- Puntuaciones

Por cada competición se establecerá una Clasificación General Scratch, con los participantes que puntúen en el Campeonato Castellano-Manchego, obteniéndose de la misma las parciales de cada clase. Los participantes que no opten al Campeonato Castellano Manchego, ni puntuaran ni bloquearán resultados.

Se adjudicarán a los Clubes/Escuderías, los puntos que cada uno de sus pilotos (**inscritos en los Campeonatos de la F.A.C.M**) obtengan en las competiciones puntuables en que participen y aparezcan en las clasificaciones.

Los puntos se atribuirán de acuerdo con el siguiente baremo:

GENERAL SCRATCH												
Puesto	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º
Puntos	20	17	14	12	10	8	6	5	4	3	2	1

POR CLASES						
Puesto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Puntos	12	9	7	5	3	1

La puntuación resultante para el Campeonato Castellano Manchego de Tierra, se obtendrá mediante la suma de los puntos de la clasificación general scratch, más los puntos de la clase correspondiente **en que se participe en cada competición multiplicado por el coeficiente de la competición.**

Se adjudicarán 10 puntos a cada piloto y copiloto autorizado a tomar la salida en la competición según el artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

La puntuación para el Trofeo Castellano Manchego de Tierra por Clases, se obtendrá exclusivamente de los puntos obtenidos en la clasificación por clase en la que se participe en cada competición, multiplicado por el coeficiente de la competición.

El Coeficiente de las pruebas será aplicado de acuerdo con el siguiente baremo:

TIPO	COEFICIENTE
Tramo	2
Rallysprint	3
Rallye	3

Artículo 8.- Competiciones Puntuables

Para la Clasificación Final del Campeonato, puntuarán las pruebas de acuerdo a lo previsto en el artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

Los empates se resolverán según lo indicados en el artículo 21 Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

Artículo 9.- Obligaciones de los Equipos durante la Competición

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

- Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo. El abandono del piloto o copiloto está prohibido.
- Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).
- Está prohibido al equipo, bajo una pena de penalización aplicada según lo establecido en el CDI, bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye.
- En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción a esta regla será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una penalización.

Normativa para repostajes

- Cuando se proceda al repostaje sólo está permitido realizar acciones relacionadas con el repostaje del vehículo de competición.
- La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del competidor.
- Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje.
- Se recomienda que el Piloto y Copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje. Si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- Los mecánicos o miembros del equipo han de vestir pantalón largo y camisa o camiseta de manga larga, aunque se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga.
- Cuando se proceda al repostaje queda terminantemente prohibido el uso de aparatos móviles electrónicos, así como encender mecheros, cigarrillos o cualquier otro elemento que pueda producir una explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.

Medidas de Seguridad

- Es obligatorio llevar las ventanillas del vehículo bien cerradas y las puertas delanteras con el seguro quitado.
- Queda prohibido quitar las puertas del vehículo, tanto las delanteras como las traseras y la del maletero.
- Es obligatorio para todos los vehículos un sistema de extinción automática, y además el extintor manual de acuerdo con las especificaciones del artículo 253.7 del Anexo J.
- Se deberán instalar dos anillas de remolque, una en la parte delantera y otra en la parte trasera, convenientemente señalizadas de acuerdo con el Anexo J del C.D.I.
- Es obligatoria la instalación de un arco de seguridad de cuatro puntos de anclaje como mínimo, conforme al Anexo J del C.D.I.
- Todos los vehículos deberán llevar baquets homologados FIA (admitidos por la FACM) correcta y sólidamente instalados.
- Es obligatoria la instalación de un parabrisas laminado.

- Todos aquellos vehículos en los que la chapa haya sido sustituida por material plástico o fibra deberán instalar el sistema de extinción correspondiente al Grupo A.
- Es obligatorio para el piloto y el copiloto el uso de casco protector, Hans, cinturón de seguridad tipo arnés, mono, guantes, calzado, ropa interior y sotocasco. Todos estos elementos deberán estar homologados FIA en vigor.

CORTACIRCUÍTOS ELÉCTRICOS

- Deberá montarse en el interior al alcance del piloto sentado y con los cinturones abrochados y en el exterior en el lado izquierdo por delante del parabrisas. De conformidad al artículo 253.13 del Anexo J del CDI que dice:

“El cortacircuitos general deberá cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador/dinamo, luces, bobina, encendido, controles eléctricos, etc.), e igualmente debe detener el motor. Este cortacircuito deberá ser de un modelo anti-chispas y deberá ser accionado tanto desde el interior como desde el exterior del vehículo. En el exterior el mando se situará obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas en el lado izquierdo del piloto para los vehículos cerrados. Estará claramente indicado por un relámpago rojo, contenido en un triángulo azul, con un borde de un mínimo de 12 cm. De base”.

LUCES TRASERAS

- El vehículo debe estar provisto de dos luces de freno rojas traseras del tipo antiniebla, con lámparas de 21 W, funcionando de forma conjunta o reemplazando a las luces de freno originales del vehículo. Deben situarse a una altura sobre el suelo comprendida entre 1,00 m y 1,50 m para las Clases 1,2 y 3 y mínimo 0,90 m para la Clase 4, debiendo estar montadas de forma simétrica sobre el eje longitudinal del vehículo y paralelas al plano transversal, debiendo ser perfectamente visibles desde atrás.
- Así mismo debe estar provisto de una luz de polvo roja trasera, de tipo antiniebla, con lámpara de 21 W, claramente visible desde atrás. Debe estar montada sobre el eje longitudinal del vehículo, a una altura sobre el suelo comprendida entre 1,00 m y 1,50 m para las Clases 1,2 y 3 y 0,90 m para la Clase 7, debiendo funcionar permanentemente desde la puesta en marcha del vehículo y que deberán permanecer encendidas durante toda la prueba.

FALDONES

- Es obligatorio fijar unos faldones detrás de todas las ruedas motrices, de un material flexible, y de un espesor mínimo de 5 mm. Su distancia máxima al suelo será de 5 cm. Y deberá cubrir al menos el ancho de la rueda al completo.

Artículo 10.-Penalizaciones

Serán de aplicación las siguientes penalizaciones:

Art. RD RFEaA	MOTIVO	VEZ	SANCIÓN
7 a)	Abandono del Piloto o Copiloto	Todas	Descalificación
7 b)	Admisión de un tercero a bordo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación
8	No conformidad de un vehículo	Todas	No Autorizado a tomar la salida o penalización mínima 5 ´
14.2.	Ausencia de uno de los números o de la placa del rallye	Todas	30 ´ ´
15.1.e.	No seguir el itinerario establecido	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación
16.5.	Carnet de Control: No seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	Descalificación
16.7.	No presentar el Carnet de Control en los puestos correspondientes	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 60 ´ ´ hasta la descalificación
16.8.	Hacer anotaciones distintas a las del Comisario del puesto de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, Mínimo 10 ´ ´
16.9.	Hacer rectificaciones o modificaciones en el Carnet de Control	Todas	Descalificación
17.1.1 y 9	Incumplir la normativa de reconocimientos	Todas	5 minutos
26.1.	No respetar el Código de la Circulación	1ª	30 ´ ´
		2ª	60 ´ ´
		3ª	Descalificación
26.4.	Remolcar, empujar o hacer empujar el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, min 120 ´ ´
26.5.1.	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que les adelanten	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba
26.5.2.	Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación
9.16	Realizar las verificaciones fuera del horario establecido (con autorización de los CC.DD.)	Todas	50 Euros
27.3.4.	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos o pérdida de los puntos conseguidos en la prueba

27.5.	Incumplimiento de la normativa sobre repostaje		A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 30''
29.1.3.	Realizar reparaciones o recibir asistencia en las zonas de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30''
29.1.4.	Parar en una zona de control más tiempo del necesario	Todas	Mínimo el tiempo excedido del necesario
29.1.9.	No seguir las instrucciones de los Oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30''
29.5.2.	Detenerse o avanzar excesivamente lento entre el panel de aviso y el control	Todas	Mínimo el tiempo excedido del necesario
29.5.9.	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por Retraso	10 segundos por minuto o fracción de minuto
29.5.9.	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por Adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto
29.7.	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido o circular marcha atrás en la zona de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30''
29.7.1.	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios	Todas	Descalificación
29.7.3.	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye	Todas	Descalificación
29.8.3.	No llevar el vehículo inmediatamente al Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 30''
30.2.	No llevar completo el equipo personal de seguridad en un tramo cronometrado	Todas	Descalificación
30.3.	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	Descalificación
30.7.	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
30.8.	Falsa salida	1ª	10''
		2ª	1'
		3ª	3'
		4ª	Descalificación
30.9.	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y control Stop	Todas	A criterio de los CD Mínimo el tiempo detenido

30.10.	Reusar a tomar la salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 10´
30.12.	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 1´
30.16.8.	Circular a velocidad excesiva después de una bandera amarilla en un tramo cronometrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30´´
30.19.1.	No llevar o no colocar correctamente el triangulo rojo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
30.19.2.	No mostrar la señal OK	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
31.1.	Realizar reparaciones o avituallamiento en el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 60´´
31.1.7.	No parar el motor y/o abandonar inmediatamente el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 30´´
31.1.7.	Volver a entrar en Parque Cerrado después de haber salido de él	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación
17.1.1 y 9	Incumplir la normativa de reconocimientos	Todas	5 minutos

Se otorgará prevalencia a las sanciones contempladas en el cuadro anterior, para el resto, el régimen de penalizaciones será el previsto en el Reglamento Deportivo de Rallyes de Tierra contempladas en el Anuario de la RFEdA vigente.

Todas las penalizaciones serán de aplicación directa por los CC.DD. Las sanciones de exclusión serán de aplicación inmediata al participante.

Las penalizaciones de tiempo, serán sumadas al tiempo final de cada participante en la clasificación final definitiva.

Artículo 11.- Reclamaciones y Apelaciones

Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el Art. 13 del CDI. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, , según el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante depositará una fianza de acuerdo con la tabla del artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Toda negativa de un competidor a someterse a las verificaciones comportará su inmediata EXCLUSIÓN de la prueba, además de informar al Comité de Disciplina de la FACM para la adopción de otras medidas disciplinarias si así se considerara oportuno. Los competidores tienen el derecho de apelación según lo establecido en el Art. 14 del CDI.

El Colegio de Comisarios Deportivos no aceptará en ningún caso los videos aportados por los equipos en caso de controversia de opiniones ante una sanción impuesta.

Excepcionalmente se aceptarán videos aportados por los equipos, cuando se trate de constatar un error material manifiesto como por ejemplo un error en los números.

En el único caso que se aceptaran imágenes aportadas por el equipo, será cuando éste decida utilizarlas como medios de prueba en expedientes de reclamación ante una decisión tomada por los Comisarios Deportivos.

Artículo 12.- Reconocimientos

Generalidades

Todos los tramos serán secretos, efectuándose exclusivamente el día de la prueba una pasada de reconocimiento sobre el recorrido para la toma de notas. Esta pasada de reconocimiento se hará a velocidad moderada y sin detenerse.

No será obligatorio respetar el orden en el que se haya salido, debiendo dejar el paso libre a otros participantes si así fuera el caso necesario, siempre que esta acción no afecte a la seguridad ni comporte peligrosidad, debiendo en este caso el equipo adelantado detenerse, para facilitar la maniobra. El reconocimiento de los tramos cronometrados con anterioridad a la celebración de las pruebas está totalmente prohibido.

Control y sanciones

Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización podrá nombrar Jueces de Hechos.

Todos los oficiales que posean licencia vigente, o 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.

Las denuncias o informes efectuados por los distintos controles, serán tramitados por el Organizador al Director de Carrera y a los Comisarios Deportivos para que, si procede, apliquen las sanciones reglamentarias.

El Director de Carrera propondrá una penalización de 5 minutos a los equipos que incumplan la presente normativa de reconocimientos y le será comunicada, si es posible, en el momento de la Verificaciones Administrativas.

Los Comisarios Deportivos, a la vista de los informes del Director de Carrera, y a su exclusivo criterio, podrán decidir aplicar una sanción mayor, pudiendo llegar hasta la no

autorización a tomar la salida, con la pérdida de los derechos de inscripción, y/o comunicar los hechos al Comité de Disciplina de la FACM, por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

El competidor será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control 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 competidor y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

Artículo 13.- Libro de Seguridad

Se deberá realizar un libro de Seguridad de la Competición, que deberá ser enviado y aprobado por la FACM.

La FACM pondrá a disposición del Organizador, un modelo en formato editable (Word) para su elaboración.

Artículo 14.- Premios Finales

La FACM otorgará los siguientes premios, según lo dispuesto en el Art. 22 de las de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Clasificación	Piloto	Copiloto	Escudería/Club
Primer Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Segundo Clasificado	Trofeo	Trofeo	
Tercer Clasificado	Trofeo	Trofeo	
Primero de cada Clase	Trofeo		

Trofeo Femenino

Clasificación	Piloto	Copiloto
Primera Clasificada	Trofeo	Trofeo

En cada uno de los trofeos se podrá leer la posición, denominación del Campeonato obtenido y el año.

ANEXO 1.-Cuadro Horario Tipo

FECHA	HORA	ACTO	LUGAR	
00/00/18	16:00	Apertura de inscripciones	Dirección Teléfono e-mail	
00/00/18 Miércoles	20:00	Cierre de inscripciones		
00/00/18 Jueves	21:00	Publicación de inscritos	Secretaría y web	
00/00/18	de 07:30 a 09:00	Verificaciones Administrativas		Ubicación
		de 07:30 a 07:45	del 1 al 8 (o los 8 primeros inscritos)	
		de 07:45 a 08:00	del 9 al 16 (los 8 siguientes)	
		de 08:00 a 08:15	del 17 al 24 (los 8 siguientes)	
		de 08:15 a 08:30	del 25 al 32 (los 8 siguientes)	
		de 08:30 a 08:45	del 33 al 40 (los 8 siguientes)	
		de 08:45 a 09:00	del 41 al último (el resto)	
	de 07:45 a 09:45	Verificaciones Técnicas		Ubicación
		de 07:45 a 08:00	del 1 al 6 (o los 6 primeros inscritos)	
		de 08:00 a 08:15	del 7 al 12 (los 6 siguientes)	
		de 08:15 a 08:30	del 14 al 19 (los 6 siguientes)	
		de 08:30 a 08:45	del 20 al 25 (los 6 siguientes)	
		de 08:45 a 09:00	del 26 al 31 (los 6 siguientes)	
		de 09:00 a 09:15	del 32 al 37 (los 6 siguientes)	
		de 09:15 a 09:30	del 38 al 43 (los 6 siguientes)	
	de 09:30 a 09:45	del 44 al último (el resto)		
	10:15	Publicación de autorizados y Briefing	Ubicación	
	10:30	Salida primer participante	Ubicación	
	00:00	Llegada primer participante	Ubicación	
00:00	Publicación de resultados	Ubicación		
00:00	Entrega de Trofeos	Ubicación		

- El organizador podrá establecer un horario específico para las verificaciones en función del número de participantes en la competición.
- Asimismo el organizador deberá proporcionar a la FACM los tiempos de cada sector para establecer el horario definitivo de llegada.

ANEXO 2.- Carnet de Control Tipo

Será obligatorio un Carnet de Control diferente para cada Sección. El tiempo impartido para cubrir las distancias entre 2 Controles Horarios consecutivos deberá ser reflejado en el Carnet de Control. Las horas y minutos deberán indicarse de las 00.01 a las 24.00, sólo serán contados los minutos transcurridos. A la llegada del participante a cada Sección le será recogido el Carnet de Control y le será entregado el de la siguiente Sección, cubierto con su correspondiente Hora Teórica de Salida.

El Carnet de Control deberá ajustarse al modelo siguiente La columna central será cubierta por los distintos oficiales, y la columna de la derecha será cubierta por los participantes. El tamaño del Carnet de Control será de 12 cm x 18,5 cm. Deberá ser impreso sobre cartulina de al menos 270 g/m². Si la Sección estuviera compuesta por más de 5 Sectores (máximo a imprimir en una cara del Carnet de Control), se imprimirá también el reverso del mismo La impresión en color es opcional, está igualmente autorizada su impresión en gris y negro. Se recomienda la utilización de cartulinas de distinto color para cada Sección.

		CARNET DE CONTROL 1ª SECCION				Nº PARTICIPANTE
CH 0		HORA TEORICA CH	HORA REAL CH	TIEMPO SECTOR	HORA TEORICA CH	
↓		H H	H H	00 35	H H	
CH 1		CH-0	CH-0	CH-1	H H	CB-1
				HORA REAL CH		PARA USO DEL PARTICIPANTE
CH 1	ALCAUDETE T.C.1	HORA LLEGADA TC		TIEMPO SECTOR	HUEVA HORA	HORA TEORICA CH
↓	CH-1	SALIDA TEORICA TC	SALIDA REAL TC	00 19	00 40	H H
		H H	H H		HUEVO TIEMPO	H H
CH 2		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	CH-2	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
		H S	H S	H H		
CH 2	GEBALO T.C.2	HORA LLEGADA TC		TIEMPO SECTOR	HUEVA HORA	HORA TEORICA CH
↓	CH-2	SALIDA TEORICA TC	SALIDA REAL TC	00 40	00 40	H H
		H H	H H		HUEVO TIEMPO	H H
CH 3		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	CH-3	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
		H S	H S	H H		
CH 3	ALCAUDETE T.C.3	HORA LLEGADA TC		TIEMPO SECTOR	HUEVA HORA	HORA TEORICA CH
↓	CH-3	SALIDA TEORICA TC	SALIDA REAL TC	00 19	00 40	H H
		H H	H H		HUEVO TIEMPO	H H
CH 4		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	CH-4	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
		H S	H S	H H		
CH 4	GEBALO T.C.4	HORA LLEGADA TC		TIEMPO SECTOR	HUEVA HORA	HORA TEORICA CH
↓	CH-4	SALIDA TEORICA TC	SALIDA REAL TC	00 40	00 40	H H
		H H	H H		HUEVO TIEMPO	H H
ZAR		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	ZAR	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
		H S	H S	H H		ZAR