



REGLAMENTO DEPORTIVO DEL TROFEO MADRILEÑO DE REGULARIDAD 2026

ÍNDICE

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	2
ARTÍCULO 2. CONDICIONES GENERALES	2
ARTÍCULO 3. DEFINICIÓN	2
ARTÍCULO 4. ASPIRANTES Y LICENCIAS.....	2
ARTÍCULO 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS.....	4
ARTÍCULO 6. ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)	4
ARTÍCULO 7. CARNET DE CONTROL	4
ARTÍCULO 8. TRAMO DE CALIBRACIÓN	5
ARTÍCULO 9. VERIFICACIONES TÉCNICAS.....	5
ARTÍCULO 10. SALIDA Y UBICACIÓN	6
ARTÍCULO 11. ASISTENCIAS	6
ARTÍCULO 12. CONTROLES, MEDIAS, CRONOMETRAJE Y PENALIZACIONES	6
ARTÍCULO 13. MEDIDAS DE SEGURIDAD	9
ARTÍCULO 14. INSTRUMENTACIÓN.....	9
ARTÍCULO 15. CLASIFICACIONES.....	10
ARTÍCULO 16. NUEVA SALIDA (SÚPER RALLYE).....	10
ARTÍCULO 17. EMPATE EN UNA COMPETICIÓN	11
ARTÍCULO 18. PRUEBAS PUNTUABLES.....	11
ARTÍCULO 19. PUNTUACIONES Y COEFICIENTES	11
ARTÍCULO 20. TROFEOS POR PRUEBA Y FINALES	12
ARTÍCULO 21. BANDERA ROJA.....	12
ARTÍCULO 22. RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN.....	13

VERSIÓN DEL 11 DE ENERO DE 2026

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 1.1.** El presente Reglamento Deportivo es de aplicación obligatoria para las pruebas de Rallyes, Rallysprint, y Tramos Cronometrados de regularidad que se celebren en el ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid, siempre y cuando el organizador incluya el Trofeo de Regularidad en sus pruebas.
- 1.2.** En relación con las pruebas que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid, solo podrán ser puntuables aquellas cuya reglamentación sea equivalente en todos los aspectos a la de la Federación Madrileña de Automovilismo.

ARTÍCULO 2. CONDICIONES GENERALES

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

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos y Challenges Madrileños (PCCCTCM).
- El Reglamento Deportivo del Campeonato Madrileño (que sea de aplicación), así como el Anexo de Penalizaciones.
- Las Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- (que sean de aplicación).
- Los Reglamento Deportivos Campeonatos, Copas y Trofeos de España, que sean de aplicación.
- El Reglamento Particular de la prueba en cuanto no contradiga los textos de las normativas anteriores.

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

ARTÍCULO 3. DEFINICIÓN

- 3.1.** El Trofeo Madrileño de Regularidad se compondrá de pruebas en la que los participantes deben mantener una media de velocidad preestablecida durante el todo el recorrido Cronometrado.
- 3.2.** El Trofeo Madrileño de Regularidad se compondrá de las pruebas indicadas en el calendario aprobado por la FMA.

ARTÍCULO 4. ASPIRANTES Y LICENCIAS

- 4.1.** Todos los deportistas deben estar en posesión de una licencia expedida en España a través de la RFEDA (autonómica/estatal e internacional).

4.2. El tipo de licencias admitidas serán las siguientes:

TIPO LICENCIA / PERMISOS	DEFINICION	EXPEDIDA POR	PARTICIPACIÓN
INTERNACIONAL	ITD-R, ITC-R, ITD-RH	RFEDA	REGULARIDAD
PILOTO GRADO A	PA	RFEDA	
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA	RFEDA	
COPILOTO GRADO A	COA	RFEDA	
PERMISO COPILOTO GRADO A	PCOA	RFEDA	
PILOTO GRADO B	PB	RFEDA	
PILOTO GRADO B RESTRINGIDO	PB/RES	RFEDA	
PERMISO PILOTO GRADO B	PPB	RFEDA	
COPILOTO GRADO B	COB	RFEDA	
PERMISO COPILOTO GRADO B	PCOB	RFEDA	
PILOTO GRADO B REGULARIDAD	PB/REG	RFEDA	

4.3. Para las pruebas del **TMR**, todos los concursantes, clubes, oficiales, asistencias, etc. deberán estar en posesión de la licencia estatal correspondiente expedida por la RFEDA o autonómica de la FMA.

4.4. Los concursantes y deportistas con licencia adscrita a la FMA puntúan y bloquean automáticamente en el TMR. Existe una excepción a este artículo, recogida en el artículo 11.2.4 de las PCCCTCM. En dicho artículo se estipula lo siguiente:

4.4.1. Aquellos deportistas que cumplan las condiciones anteriores, pero no hayan participado en ninguna prueba durante toda la temporada, no podrán ni puntuar ni bloquear una vez se hayan disputado el 50% de las pruebas calendadas en el certamen para esa temporada (50% más una en el caso de certámenes con un número de pruebas impares). En el Campeonato Madrileño de Resistencia, en caso de tener dos pruebas, no aplicará lo estipulado en este artículo.

~~Todos los deportistas con licencia adscrita a la FMA puntúan y bloquean automáticamente.~~

4.5. Podrán puntuar aquellos deportistas adscritos a otras Federaciones distintas de la FMA cumpliendo con el Art 11.2.3 de las PCCCTCM. El resto de deportistas podrán participar, pero no puntuarán ni bloquearán resultados.

4.6. La FMA establece para esta temporada el:

- Trofeo de Regularidad Clásica en asfalto
- Trofeo de Regularidad Sport en asfalto
- Trofeo de Regularidad de Tierra

ARTÍCULO 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 5.1. Regularidad Clásica:** Los vehículos admitidos serán todos los turismos, de serie o no, con una antigüedad superior a los 25 años.
- 5.2. Regularidad Sport:** Todos los turismos de competición con una antigüedad comprendida entre 20 a 55 años.
- 5.3. Regularidad de Tierra:** Serán admitidos todos los vehículos de 4 o más ruedas, con un mínimo de dos plazas no alienadas en el sentido de la marcha y que dispongan de documentación vigente que les habilite para circular por la vía pública, excepto vehículos agrícolas de más de 1000 kg de MMA, no siendo requerida una antigüedad mínima del vehículo.
- 5.4.** Por defecto, darán fe de la antigüedad del vehículo la fecha de matriculación o primera matriculación. En caso de discrepancia corresponde al equipo, en cualquier caso, acreditarlo documentalmente.
- 5.5.** La FMA se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad, previa petición del interesado y autorización por escrito de FMA.
- 5.6.** El vehículo debe estar matriculado y asegurado de acuerdo a la normativa vigente según las disposiciones del Estado y de las Autonomías competentes.
- 5.7.** Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.

ARTÍCULO 6. ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

- 6.1.** La longitud de los tramos cronometrados de regularidad debe ser exacta, con precisión a la decena de metros al menos, 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.
- 6.2.** En aras de garantizar la equidad, los organizadores no publicarán con anterioridad los puntos exactos en los que se situarán los controles intermedios de los tramos de regularidad. Estos sólo serán comunicados tras la última pasada a los mismos.

ARTÍCULO 7. CARNET DE CONTROL

Para el mejor funcionamiento de la prueba, no es obligatorio que los tiempos del carnet de control sean los de los vehículos de velocidad, siendo obligatorio que realicen el mismo recorrido.

ARTÍCULO 8. TRAMO DE CALIBRACIÓN

- 8.1.** El organizador deberá facilitar con antelación a los participantes la situación y longitud exacta (a la decena de metros al menos) de un tramo de calibración de longitud entre 2 y 5 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del rutómetro oficial.
- 8.2.** En la medida de lo posible, el tramo de calibración deberá estar situado dentro del itinerario de la prueba, entre la salida del mismo y el primer tramo cronometrado.
- 8.3.** El tramo de calibración no podrá discurrir por autovías, autopistas o carreteras desdobladas.
- 8.4.** Será posible sustituir el tramo de calibración por la publicación de la longitud exacta (a la decena de metros al menos) de el/los Tramo/s Cronometrado/s de la prueba.

ARTÍCULO 9. VERIFICACIONES TÉCNICAS

- 9.1.** Los equipos inscritos en cada prueba puntuable para este trofeo deberán superar una verificación técnica previa a la salida de la prueba, cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular.
- 9.2.** Los comisarios técnicos realizarán la verificación técnica, que afectará a las medidas de seguridad, neumáticos y cascos.
- 9.3.** Los comisarios técnicos, tras ser solicitado por los comisarios deportivos, pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la prueba.
- 9.4.** A la terminación de la prueba, los coches **podrán quedar** en régimen de Parque Cerrado a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio, ajustándose a lo establecido en materia de parques cerrados finales en los reglamentos del CMA, **CMT** y **CMTS** o en el reglamento particular de la prueba.
- 9.5.** En el caso de que un participante se negara a ser verificado en cualquier momento de la prueba, éste será descalificado de la misma, pudiendo, además, en función de la trascendencia del hecho, ser expulsado del Campeonato, en cuyo caso no podría volver a participar en lo que resta de temporada.

ARTÍCULO 10. SALIDA Y UBICACIÓN

- 10.1.** Los vehículos participantes tomarán la salida a los tramos cada minuto.
- 10.2.** Si la prueba es exclusivamente de regularidad, por delante del primer vehículo de competición deberá realizar el recorrido una caravana de seguridad con, al menos, un vehículo de organización y un 0. Detrás del último vehículo de competición deberá realizar el recorrido un vehículo de la organización.
- 10.3.** En caso de que los participantes en este certamen tomen la salida por detrás del resto de los inscritos en una prueba de velocidad, la caravana de regularidad podrá ir precedida de un Coche “0 R” específico.
- 10.4.** El primer participante del Trofeo Madrileño de Rallyes de Regularidad tomará la salida en cada tramo cronometrado 1 minuto inmediatamente después del último coche de velocidad o del “0 R”. El último participante de regularidad irá seguido del coche bandera.
- 10.5.** En el caso de salir por delante de una caravana de velocidad, estará prohibido reincorporarse a la carrera entre el vehículo 0 de velocidad y el coche cierre de la prueba (banderas), bajo pena de descalificación de la prueba.

ARTÍCULO 11. ASISTENCIAS

- 11.1.** El organizador deberá prever Parque/s de Asistencia para los equipos inscritos. Será obligatorio realizar las asistencias en estos parques.
- 11.2.** Los participantes son responsables de las infracciones cometidas por sus asistencias.
- 11.3.** La normativa relativa a los parques y asistencia será la que establezca el reglamento deportivo del campeonato de velocidad al que acompañe la prueba o la establecida en el reglamento particular de la prueba.

ARTÍCULO 12. CONTROLES, MEDIAS, CRONOMETRAJE Y PENALIZACIONES

- 12.1.** Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la eliminación de carrera del participante, así como cualquier parada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 15 minutos.
- 12.2.** Un retraso acumulado superior a 30 minutos en una sección implicará la eliminación de carrera del participante.
- 12.3.** En los casos anteriores el participante deberá entregar el carnet de ruta a la organización.

12.4. Controles

12.4.1. 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.

12.4.2. Previo a la salida de cada tramo cronometrado habrá un Control Horario.

12.4.3. La salida de cada vehículo en cada tramo cronometrado cerrado al tráfico deberá efectuarse obligatoriamente con la intervención de un comisario-cronometrador y en intervalos de 1 minuto. Si el tramo cronometrado está abierto al tráfico podrá llevarse a cabo con el formato de autosalida.

12.4.4. 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.

12.5. Medias en tramo cronometrado

12.5.1. Se establecen dos medias:

- Trofeo Madrileño de Regularidad Sport: media de 65 km/h como máximo, pudiendo disputarse solo en tramos cerrados al tráfico.
- Trofeo Madrileño de Regularidad Clásica y Regularidad de Tierra: media de 50 km/h como máximo en tramos abiertos al tráfico, 55 km/h como máximo en tramos cerrados al tráfico.

12.5.2. Podrá haber hasta tres cambios de media respetando la ausencia de puntos de control en los siguientes 500 metros al cambio de media.

12.5.3. Los cambios de media podrán ser definidos mediante una medida o una referencia externa clara.

12.5.4. La velocidad media podrá ser publicada mediante anexo o especificada dentro del tramo mediante señalización.

12.5.5. Esta media será decidida por el organizador, y podrá cambiar a petición del director de carrera por motivos de seguridad o cualquier otro.

12.5.6. Las modalidades de regularidad admitidas en los tramos son únicamente "cambios de media" o "media fija". Se podrá emplear la modalidad "a calcar" en tramos a partir de la segunda pasada por el mismo.

12.5.7. Deberá establecerse una segunda media excepcional, a criterio del director de carrera a la anterior, para condiciones climatológicas muy adversas. Será decidida, exclusivamente, por el director de carrera. El director de carrera informará de ello a los jefes de tramo antes de la salida de los coches de Regularidad, y en qué media deberán salir. En caso de cambio, en cada Control Horario (CH) previo a cada Tramo Cronometrado (TC) se informará a cada equipo si se cambia a media "de agua".

12.6. Cronometraje

12.6.1. El sistema de cronometraje deberá ser conforme a las siguientes especificaciones:

- El cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo en Regularidad Clásica y Sport y al segundo en Regularidad en Tierra, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 décima de punto (o punto) por cada décima de segundo (o segundo).
- El organizador instalará un mínimo de 4 controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado. Estos controles serán secretos y su ubicación (p.km.) se publicará tras la última pasada por los mismos.

12.7. Penalizaciones

12.7.1. Se aplicará 1 décima de 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.

12.7.2. Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.

12.7.3. Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 150 puntos que supondrá la eliminación de carrera del participante).

12.7.4. Se aplicarán 90 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.

12.7.5. Con el fin de evitar la creencia de que la regularidad es una velocidad a bajo coste, se incluyen las siguientes penalizaciones por adelanto para controles secretos dentro de los tramos:

Pasar con más de 20 segundos de adelanto por un control secreto.

- 1^a vez → 100 puntos.
- 2^a vez → 200 puntos.
- 3^a vez → Descalificación.

En caso de cometer 3 adelantos como los descritos, el director de la prueba está obligado expresamente a redactar un informe indicando los detalles, que será entregado a los comisarios deportivos para la descalificación.

La descalificación podrá realizarse en cualquier control horario de la prueba una vez se detecten cumplidos los adelantos anteriores indicados, quedando el participante desde ese momento descalificado de la prueba, debiendo abandonar el recorrido y quedando a disposición de dirección de carrera y del colegio de comisarios deportivos.

ARTÍCULO 13. MEDIDAS DE SEGURIDAD

13.1. Medidas de seguridad Regularidad Clásica y Regularidad de Tierra.

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

13.1.2. Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960.

13.1.3. Se recomienda la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.

13.1.4. Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos cúteres en todo momento si van equipados con arneses de seguridad. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados.

13.1.5. Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, este debe estar equipado de tal forma que los reflujo de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

13.2. Medidas de seguridad del vehículo en Regularidad Sport.

13.2.1. Deberán cumplir las normas de seguridad especificadas en el anexo J del CDI en vigor con caducidad máxima de 5 años.

13.3. Medidas de seguridad para los participantes Regularidad Clásica y Regularidad de Tierra.

13.3.1. Los participantes deberán usar casco protector en tramos cronometrados cerrados al tráfico con homologación FIA con caducidad vencida hace, máximo, 2 años o para su uso en motocicleta en vía pública (homologación ECE 22-05 o ECE 22-06). En el caso de disputarse un tramo abierto al tráfico, no podrá ser utilizado el casco.

13.4. Medidas de seguridad para los participantes Regularidad Sport

13.4.1. Es obligatorio el uso de casco con homologación FIA, para piloto y copiloto con caducidad vencida máximo 2 años.

13.4.2. Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica Nº 29.

13.4.3. Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada (sotocasco, ropa interior, calcetines, guantes y botas).

13.4.4. Los neumáticos serán de libre elección.

13.4.5. Se recomienda la instalación de arneses de seguridad homologados o que hayan estado homologados, con una caducidad máxima de 2 años.

ARTÍCULO 14. INSTRUMENTACIÓN

Será admitido cualquier sistema de medición, tanto en distancia como de tiempo.

ARTÍCULO 15. CLASIFICACIONES

15.1. 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.

15.2. Se establecerán clasificaciones independientes agrupando los vehículos inscritos en las siguientes categorías:

- Regularidad Clásica.
- Regularidad Sport.
- Regularidad de Tierra.

ARTÍCULO 16. NUEVA SALIDA (SÚPER RALLYE)

16.1. Si un participante se viera obligado al abandono durante el transcurso de una competición, podrá reengancharse a la carrera a través de esta modalidad opcional una vez el vehículo estuviera apto para hacerlo.

16.2. El equipo afectado deberá dirigir su escrito de reincorporación al director de Carrera, quien solicitará a los Comisarios técnicos la verificación del vehículo en caso de abandono por accidente antes de autorizar la continuidad en carrera.

16.3. El reenganche se podrá realizar siempre que exista un Parque de Asistencia después del abandono y antes del último tramo, quedando a criterio del director de Carrera adjudicarle el orden de salida indicando la hora en que el equipo debe presentarse en el control de salida de la asistencia.

16.4. Una vez autorizado, se aplicará una penalización de 900 puntos por cada tramo cronometrado no realizado más 600 puntos por cada control de regularidad no completado, independientemente de las posibles penalizaciones acumuladas y del lugar que ocupe en la Clasificación.

16.5. Al final de la competición, el equipo acogido a esta modalidad aparecerá en la Clasificación Oficial con la inscripción "SR" de forma suficientemente llamativa, estableciendo su posición una vez sumados los puntos de los tramos cronometrados efectuados más los no efectuados, más las penalizaciones correspondientes.

16.6. A efectos de puntuación para el Campeonato, el equipo acogido a esta modalidad NO sumará puntos.

ARTÍCULO 17. EMPATE EN UNA COMPETICIÓN

- 17.1.** En caso de empate, prevalece el participante que haya obtenido el mayor número de “0”.
- 17.2.** Si persistiera el empate, prevalece el participante que haya obtenido el mayor número de “1”.
- 17.3.** Si persistiera el empate, prevalece el participante que haya obtenido el mayor número de “0” en el primer tramo.
- 17.4.** Si persistiera el empate, prevalece el que haya tenido menor puntuación en el segundo y siguientes tramos cronometrados.
- 17.5.** En caso de persistir el empate, la clasificación será ex –aequo.

ARTÍCULO 18. PRUEBAS PUNTUABLES**18.1. Trofeo de Regularidad Clásica Trofeo de Regularidad Sport**

Disputado sobre Rallyes, Rallysprint y Tramos Cronometrados del Campeonato Madrileño de Asfalto y Tramos Cronometrados del Campeonato Madrileño de Tramos Cronometrados en Subida. Las pruebas puntuables estarán detalladas en el Calendario Oficial de la FMA.

18.2. Trofeo de Regularidad de Tierra

Rallyes, Rallysprint y Tramos Cronometrados del Campeonato Madrileño de Tierra. Las pruebas puntuables estarán detalladas en el Calendario Oficial de la FMA.

ARTÍCULO 19. PUNTUACIONES Y COEFICIENTES

- 19.1.** Por cada prueba se establecerá una clasificación general de scratch con los participantes que puntúen al Trofeo Madrileño. Los puntos se adjudicarán 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

A la puntuación resultante se le aplicará el coeficiente de la prueba.

- 19.2.** El Coeficiente de las pruebas serán aplicado de acuerdo con el siguiente baremo:

Tramo Cronometrado	Coeficiente 1
Tramo Cronometrado en Subida	Coeficiente 1
Rallysprint	Coeficiente 2
Rallye	Coeficiente 3

19.3. Si el número de inscritos debidamente autorizados después de las verificaciones correspondientes en una clase son dos (2) o menos de esa cantidad, se adjudicarán el 50% de los puntos. **Esta norma se aplicará exclusivamente sobre los participantes con derecho a puntuar y bloquear en el TMR según lo recogido en los Artículos 4.4 y 4.5 de este reglamento deportivo.**

ARTÍCULO 20. TROFEOS POR PRUEBA Y FINALES

20.1. Se establecen, como mínimo, los siguientes trofeos por prueba de Regularidad Clásica, Regularidad Sport y Regularidad de Tierra, tanto para Pilotos como para Copilotos:

20.1.1. Trofeos

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Primer clasificado ● Segundo clasificado ● Tercer clasificado | Trofeo de Campeón
Trofeo de Subcampeón
Trofeo. |
|---|--|

20.2. Se establecen los siguientes premios finales a estos Trofeos de Regularidad Clásica, Regularidad Sport y Regularidad de Tierra tanto, para Pilotos como para Copilotos:

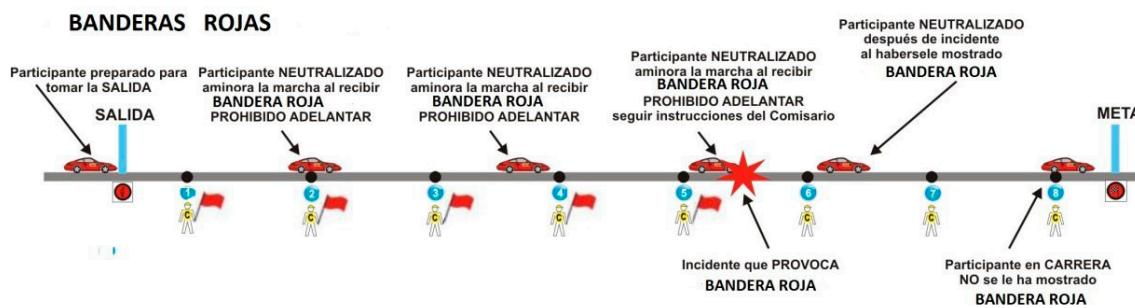
20.2.1. Trofeos

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Primer clasificado ● Segundo clasificado ● Tercer clasificado | Trofeo de Campeón
Trofeo de Subcampeón
Trofeo. |
|---|--|

20.3. En los trofeos que al final de la temporada haya dos (2) o menos clasificados se entregará solo el trofeo de campeón al primer clasificado.

ARTÍCULO 21. BANDERA ROJA

21.1. La bandera roja será física en los puntos intermedios (en las pruebas del CMA y del CMTS) y electrónica a través del sistema GPS (en las pruebas del CMA y CMT). La bandera roja se presentará únicamente a los equipos siguiendo instrucciones del director de carrera.



* La orden para desplegar **BANDERAS ROJAS** es competencia exclusiva del **DIRECTOR DE CARRERA**

21.2. Los equipos a los que se muestre bandera roja deberán recudir su velocidad de forma inmediata, mantener esta velocidad reducida hasta el final del tramo cronometrado, estando preparados en todo momento para detenerse y siguiendo las instrucciones de los comisarios de ruta, miembros de los vehículos de seguridad y de los servicios de emergencias y rescate con los que se encuentren. **Este mismo comportamiento deberá ser también seguido por todos los equipos que se dispongan a circular sobre tramos cronometrados definitivamente interrumpidos/neutralizados.**

21.3. La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado no podrá exceder en ningún caso 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 comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos. **Este mismo comportamiento deberá ser también seguido por todos los equipos que se dispongan a circular sobre tramos cronometrados definitivamente interrumpidos/neutralizados.**

21.4. Los equipos tendrán la obligación de utilizar el sistema GPS para comunicar a Dirección de Carrera durante los primeros dos minutos de su detención el motivo de una parada mientras disputa un tramo, advirtiendo:

- **AVERÍA** – en caso de rotura o accidente leve que no requiera de asistencia sanitaria o antincendios (independientemente de que sea una detención momentánea o el abandono definitivo de la prueba).
- **SOS** – en caso de precisar asistencia de los equipos de emergencias y rescate.

21.5. Si un equipo alcanza a otro equipo que precisa de atención sanitaria o antincendios tiene la obligación de detenerse a auxiliar, solicitando la ayuda a través de su propio sistema de GPS pulsando el SOS.

ARTÍCULO 22. RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN

22.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Artículo 13 del CDI y las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Madrid (PCCCTCM).

22.2. Toda reclamación deberá ser hecha por escrito y presentada al director de carrera, acompañada de la caución establecida para el año en curso, cantidad que no será devuelta si la reclamación se juzga injustificada. Para la presente temporada, la FMA fija dicha caución en 1.000 €.

22.3. Los Concursantes tienen derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 15 del CDI y las PCCCTCM. El depósito exigido por la FMA para el derecho de apelación es de 2.500 €.

22.4. Las cauciones, tanto de las reclamaciones y apelaciones, deberán abonarse a través de transferencia bancaria en la cuenta de la FMA en los plazos establecidos por el CDI y las PCCCTCM, no siendo admitidos otras formas de pago ni el pago en efectivo.

22.5. El derecho de revisión en los certámenes madrileños se aplicará de acuerdo al artículo 27 de las PCCCTCM.

