

CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE RALLYES 2017

REGLAMENTO DEPORTIVO

- ✓ **Artículo 1. - AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**
- ✓ **Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD**
- ✓ **Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- ✓ **Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES**
- ✓ **Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES**
- ✓ **Artículo 6. - ASPIRANTES Y LICENCIAS**
- ✓ **Artículo 7. - NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**
- ✓ **Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS**
- ✓ **Artículo 9. - SEGUROS**
- ✓ **Artículo 10. - PUBLICIDAD**
- ✓ **Artículo 11. - OFICIALES**
- ✓ **Artículo 12. - INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN - LISTA DE INSCRITOS**
- ✓ **Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS**
- ✓ **Artículo 14. - PLACAS DE RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION**
- ✓ **Artículo 15. - ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**
- ✓ **Artículo 16. - CARNE DE CONTROL**
- ✓ **Artículo 17. - RECONOCIMIENTOS**
- ✓ **Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)**
- ✓ **Artículo 19. - SALIDA**
- ✓ **Artículo 20. - CIRCULACIÓN**
- ✓ **Artículo 21. - ASISTENCIA**
- ✓ **Artículo 22. - NEUMÁTICOS**
- ✓ **Artículo 23. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**
- ✓ **Artículo 24. - TRAMOS CRONOMETRADOS**
- ✓ **Artículo 25. - PARQUE CERRADO**
- ✓ **Artículo 26. - SUPER RALLYE**
- ✓ **Artículo 27. - CLASIFICACIONES**
- ✓ **Artículo 28. - EMPATE EN UN RALLYE**
- ✓ **Artículo 29. - PREMIOS**
- ✓ **Artículo 30. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- ✓ **Artículo 31. - ACTAS E INFORME FINAL**
- ✓ **Artículo 32. - PUNTUACIONES, NORMAS CLASIFICACIÓN PRUEBAS Y CLASIF.FINAL DEL CTO.**
- ✓ **Artículo 33. - PREMIOS FINALES**

- ✓ **ANEXO Nº 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES CTO. DE RALLYES 2.017**
- ✓ **ANEXO Nº 2 - SEÑALIZACION RALLYES**
- ✓ **ANEXO Nº 3 - Modelo REGLAMENTO PARTICULAR**
- ✓ **ANEXO Nº 4 - Modelo SOLICITUD "SUPER-RALLYE"**
- ✓ **ANEXO Nº 5 - Modelo SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN VEHICULOS VELOCIDAD**
- ✓ **ANEXO Nº 6 - Modelo SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN VEHICULOS REGULARIDAD**

Artículo 1. - AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. - El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes 2.017.

1.2. - En las pruebas de carácter estatal será de aplicación la reglamentación establecida por la R.F.E. de Automovilismo.

Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD

2.1. - El recorrido de un Rallye se dividirá en etapas, secciones, sectores y tramos cronometrados, según las siguientes definiciones:

2.1.1. - Etapa: Cada una de las partes de una prueba, separadas entre sí por una parada mínima reglamentada. En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 9 horas de conducción. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

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

2.1.2. - Sección: Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

- La salida y el primer reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- El último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

2.1.3. - Sector: Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados "sectores", que pueden ser íntegramente "sectores de enlace" o estar compuestos por "Tramo Cronometrado y Sector de Enlace".

La velocidad media de los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h, salvo autorización expresa de la F.A.C.V., aunque se recomienda adoptar una velocidad media máxima de 50 km/h en los rallyes únicamente de velocidad, en caso de admitir la prueba participantes de modalidades de Regularidad, los sectores deben ser ajustados a las medias impuestas.

Si se atraviesan núcleos urbanos deberá tenerse en cuenta esta circunstancia a la hora de establecer la media.

2.1.4. - Tramo cronometrado: Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.1.5. - Reagrupamiento: Parada prevista por los Organizadores en régimen de Parque Cerrado con un Control Horario de entrada y otro de salida, con el objeto de, por una parte, recuperar el posible tiempo perdido en una Sección con el fin de seguir el programa horario del Rallye y por otra, permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada es variable, en función de los retrasos acumulados y la reorganización de los vehículos.

2.1.6. - Reagrupamiento - Asistencia: Unión de un Reagrupamiento y Asistencia, siendo el tiempo destinado a reagrupamiento a su vez Parque de Asistencia. Funciona de la siguiente forma, en el Control Horario de entrada, los participantes entregarán el Carné de Ruta de la sección finalizada y se les entregará carné el correspondiente de la siguiente sección. En dicho carné constará la hora de salida del Parque de Asistencia y a partir de ese momento pasamos a estar en régimen de Parque de Asistencia.

El tiempo total de asistencia para los equipos podrá ser diferente, pero siempre se garantizará un mínimo de 20 minutos de Parque de Asistencia (salvo el de final de rallye) para todos los participantes según lo previsto en el artículo 21.2.7.- del presente reglamento, debiendo especificar el organizador en su reglamento particular, el tiempo máximo asignado a reagrupamiento.

2.1.7. - Neutralización: Tiempo en el que los equipos son detenidos por los Organizadores de la Prueba por cualquier motivo, durante el cual los vehículos se encuentran régimen de parque cerrado.

2.1.8. - Parque Cerrado :Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos previstos en los Reglamentos de la Comunidad Valenciana o en el Reglamento Particular del Rallye y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

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

2.2. - Complemento: Comunicación oficial por escrito que forma parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba, destinado a modificar, precisar o completar a este último.

- Los complementos deben estar fechados y numerados.
- Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.
- Los complementos son emitidos por:

- Los Organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deben someter su aprobación a la F.A.C.V., salvo en el caso que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
- Los Comisarios Deportivos de la prueba, durante toda la duración de la competición.

2.3. - Carné de Control: Carné destinado a recoger los visados y anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

2.4. - Competidor: Persona física o jurídica, titular de una licencia de competidor expedida por la F.A.C.V. valedera para el año en curso.

2.5. - Equipo: Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados conductor y navegante. Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada expedida por la F.A.C.V. valedera para el año en curso.

2.6. - Vehículos admitidos según el Art. 8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes 2.017.

2.7. - Número de participantes: No se establece un número mínimo de participantes que tomen la salida, para que la prueba pueda celebrarse, aunque el Organizador si que podrá establecer en el Reglamento Particular de la Prueba un mínimo y/o un máximo para que ésta se celebre o límite el número de participantes.

Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. - La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana organiza para 2.017, el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes 2.017.

3.2. - La denominación del Campeonato, tal y como figura en el artículo 1.1 del presente Reglamento, deberá figurar en todos los documentos y soportes publicitarios de las Pruebas puntuables, cuando se mencione la puntuabilidad para los mismos.

3.3. - La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana, establece para el 2.017, los siguientes Campeonatos y Copas de la Comunidad Valenciana de Rallyes:

- Campeonato de la Comunidad Valenciana de Conductores de Rallyes.
- Campeonato de la Comunidad Valenciana de Navegantes de Rallyes.
- Copas de la Comunidad Valenciana de Rallyes por Clases.

3.4. - Serán de aplicación, por orden de prelación:

- a) Las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para el 2.017.
- b) El presente Reglamento Deportivo.
- c) El Reglamento Particular de la prueba.

Cualquier posible contradicción entre alguno de estos documentos, se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.

3.5. - El CDI será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

3.6. - En las pruebas puntuables para Campeonatos R.F.E.A. será de aplicación la normativa establecida por la citada Federación.

Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables serán las aprobadas por la Asamblea General y/o la Comisión Delegada de la F.A.C.V.

Del informe del Observador se deducirán una puntuación para cada prueba que podrá servir para determinar el coeficiente y la puntuabilidad para años siguientes. De los informes de observación de la temporada 2017, se deducirán los coeficientes para la temporada 2018.

4.1. - Baremo de los coeficientes de las pruebas puntuables:

- Rallye CERA, puntuable para el Campeonato de la Comunidad Valenciana: coeficiente 12.
- Rallye del Campeonato de la Comunidad Valenciana: coeficiente de 10 a 12.
- Rallye de nueva creación o que no haya sido celebrado en la temporada anterior: coeficiente 10.

Baremación de los coeficientes: máxima Puntuación: 776 puntos = 100 %

- Coeficiente 10: de 388 a 504 puntos
- Coeficiente 11: de 505 a 699 puntos
- Coeficiente 12: de 700 a 776 puntos

4.1.1. – Los rallyes que obtengan menos de 388 puntos, el 50% de la puntuación máxima, serán sometidos a criterios de la Asamblea, que decidirá si son pruebas puntuables para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de la temporada siguiente.

4.2. – El número de pruebas puntuables se limita a seis (8). Una vez cubierto este número de pruebas, toda nueva prueba que quiera acceder al Campeonato, deberá solicitar una pre-inspección y si la puntuación obtenida es superior a la peor puntuada del Campeonato, entrará a formar parte del Campeonato sustituyendo a esta en la temporada siguiente.

Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

(*).Excepto para Pruebas puntuables para el Campeonato de España.

Además de las contenidas en las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.017 y en el presente Reglamento Deportivo de Rallyes, las pruebas deberán cumplir las siguientes normas:

5.1. - El Organizador deberá facilitar a cada equipo participante dos adhesivos de 10 x 4 cms. en el que figure un número de teléfono de emergencia. Estos adhesivos deberán colocarse, uno en el interior del vehículo a la vista del equipo, por ejemplo en el salpicadero, el otro en el exterior del vehículo, por encima del número de la puerta del conductor.

Formato: 10 x 4 cms.

Fondo: amarillo
Texto: negro



5.2. - Duración de los Rallyes:

5.2.1. - Máximo 36 horas desde el comienzo de las verificaciones hasta el levantamiento del Parque Cerrado después de la clasificación final. (Se admite una tolerancia de hasta el 5%)

5.3. - Recorrido:

- Recorrido máximo de 500 Km.
 - Recorrido mínimo de 150 Km.
- (Se admite una tolerancia de un 5%)

En caso de necesidad de variar este kilometraje por causas de fuerza mayor, la nueva distancia deberá ser aprobada **EXPRESAMENTE** por la F.A.C.V.

5.4. - Tramos cronometrados:

5.4.1. - El número de tramos es libre, siendo al menos 2 tramos diferentes.

5.4.2. - La longitud total mínima en tramos cronometrados será de 70 km.

5.4.3. - La longitud máxima del tramo cronometrado será 50 km.

5.4.4. - El número máximo de pasadas por tramo será de 3.

5.4.5. - Se podrá disputar en los dos sentidos a elección del Organizador aunque no es aconsejable. En este caso, el Organizador deberá prever limpiar la calzada -en las zonas potencialmente más peligrosas- antes de la primera pasada en el otro sentido.

5.4.6. - El número máximo de pasadas cuando un tramo se dispute en los dos sentidos será de 2 por sentido.

5.4.7. - No se autorizarán, en ningún caso, tramos cronometrados íntegramente o parcialmente de tierra.

5.5. - Tramo espectáculo:

El Organizador que desee realizar un tramo espectáculo debe cumplir los siguientes apartados:

- Enviar a la F.A.C.V. un plano detallado que contenga el recorrido y los medios humanos y materiales, así como las medidas de seguridad previstas, al menos 45 días antes de la prueba.
- Los Comisarios Deportivos, el Observador F.A.C.V. y/o Delegado de Seguridad F.A.C.V. podrán suspender el tramo si no se cumplen las medidas de seguridad mínimas, que garanticen el desarrollo de la prueba o si se incumple lo indicado en el Reglamento Particular de la Prueba aprobado por la F.A.C.V.

5.6. - Si un Organizador desea modificar alguno de los apartados anteriores, deberá ser expresamente autorizado por la F.A.C.V.

5.7. - Para el 2.017, los Organizadores de las Pruebas (*) **solo podrán publicar el recorrido de la prueba 20 días antes de que se dispute la misma**. La infracción a esta norma comportará medidas disciplinarias y afectarán a la calificación del informe. (*)Excepto para Pruebas puntuables para el Campeonato de España CERA.

Artículo 6. - ASPIRANTES Y LICENCIAS

Tendrán condición de aspirantes a estos Campeonatos, los que se detallan en el Art. 2 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para el año en curso.

EL CAMPEONATO SE CONSIDERA "OPEN" por lo que podrán participar todos aquellos pilotos y copilotos con licencia en vigor emitida por la F.A.C.V., y por otras Federaciones Autonómicas de Automovilismo, válidas para 2.017.

Podrán acceder a la puntuación a los diferentes Campeonatos de Rallyes, todos aquellos conductores y navegantes que cumplan los siguientes requisitos aprobados por la Asamblea General de la F.A.C.V.:

- a) Poseer licencia (P y CO) en vigor emitida por la F.A.C.V.
- b) Estar en posesión de la licencia de Competidor (EC,CI,CC), en vigor emitida por la F.A.C.V.

Artículo 7. - NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

7.1. - El abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de transporte de un herido) entrañará la exclusión del vehículo.

7.2. - Como mínimo deberá figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo el apellido del conductor y navegante.

Las letras deben ser blancas, de 6 cm. de altura y en carácter Arial mayúscula. El incumplimiento de esta regla podrá entrañar una sanción en metálico.

7.3. - En caso de rotura del cristal, la multa por falta de nombres del equipo, no será aplicada.

7.4. - Los Ouvreurs están prohibidos.

7.5. - La asistencia al **Briefing** será obligatoria para – al menos - uno de los miembros del equipo (conductor o navegante). Cuando el briefing se realice por medio de un documento por escrito, deberá entregarse una copia del mismo al equipo en el momento de las Verificaciones Administrativas, y el equipo deberá firmar el acuse de recibo del mismo.

7.6. - Normas a seguir por el conductor y navegante en un Tramo Cronometrado.

- Las ventanillas del vehículo deberán ir cerradas, permitiéndose una ranura para ventilación del habitáculo (NUNCA MAYOR DE 6 CM) o sustituyendo las ventanillas por rejillas de protección.
- Deberán llevar su equipación reglamentaria completa y bien colocada.
- Deberán llevar el arnés debidamente ajustado.
- No podrán sacar las manos por las ventanillas (saludos, etc)

El incumplimiento de alguno de estos apartados conllevará sanción y hasta la exclusión.

Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS

8.1. - En todos los Rallyes* puntuables para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes 2.017, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes vehículos:

- **Vehículos Grupo A.** Definidos en el Art. 255 del Anexo J del CDI
- **Vehículos Grupo N.** Definidos en el Art. 254 del Anexo J del CDI
- **Vehículos Grupo N+.** Definidos en el Art. 254 del Anexo J del CDI y en la normativa técnica de la R.F.E. de A. Extendiendo su fecha de fabricación y/o 1ª matriculación hasta el año 2000.
- **Vehículos Súper 2000 Rallye.** Definidos en el Art. 254 A del Anexo J del CDI
- **Vehículos Súper 1600.**
- **Vehículos R1, R2, R3, y R4.** Definidos en el Art. 260 del Anexo J del CDI
- **Vehículos R5.** Definidos en el Art. 261 del Anexo J del CDI
- **Vehículos de Gran Turismo** homologados o no GT3 FIA, de acuerdo al Reglamento Técnico GT de la RFEA, sin límite de cilindrada.
- **Vehículos de Gran Turismo de Producción**, extraídos de la lista publicada, y de acuerdo al Reglamento Técnico GT producción de la RFEA, con un límite de cilindrada de 3600 cc.
- **Vehículos Diésel**, con un límite de 2000 cm³ de cilindrada nominal (real) y homologados o no en Grupo N.
- **Vehículos R3T y R3D.** Definidos en el Art. 260 D del Anexo J del CDI.
- **Vehículos N1, N2, N3, N5:** según normativa Rfeda.
- **Vehículos Grupo Históricos Open.** Según Reglamento Técnico FACV de Grupo Históricos Open.

- **Vehículos Grupo Históricos Legend.** Según Reglamento Técnico FACV de Grupo Históricos Legend.
- **Vehículos Grupo F-2000.** Según Reglamento Técnico FACV de Grupo F-2000
- **Vehículos Grupo 5.** Según Reglamento Técnico FACV de Grupo 5.
- **Vehículos Grupo H.** Según Reglamento Técnico FACV de Grupo H.

Rallyes Mixtos de Velocidad/Regularidad y específicos de Regularidad.

- **Clásicos y Open de Regularidad Sport.** Según Reglamento Técnico FACV de Regularidad.
- **Clásicos y Regularidad.** Según Reglamento Técnico FACV de Regularidad.

8.1.1.- Vehículos de los Grupos A y N.

Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de **10 años** subsiguientes a la expiración de su homologación y siempre que no sobrepasen la cilindrada máxima autorizada para cada categoría de vehículos.

8.1.2.- Todos los vehículos deberán estar conformes al Art. 253 del Anexo J del CDI, con la excepción de las modificaciones expresamente permitidas en el Art. 8.3 del Reglamento Deportivo de Rallyes, así como tener la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor.

* Excepto para los rallyes puntuables para el Cto. de España de rallyes.

8.2. - Los vehículos se agruparán en las siguientes Clases:

GRUPO	CILINDRADA	CLASE
N,D,R1A,N3	Hasta 1400cc	1
N,D,R1B,N3	De 1400cc a 1600cc	2
N,D,R3T, R3D,N3	De 1600cc a 2000cc	3
N,D,Super2000,RGT	Mas de 2000cc	4
A,R2,F2000,HO	Hasta 1400cc	5
A,R2B,F2000,HO,N2,2MR	De 1400cc a 1600cc	6
A,R2C,R3C,F2000,HO,S1600	De 1600cc a 2000cc	7
A,GT Rfeda,WRC,R5,N1,MR,R4,N+,HO	Más de 2000cc	8
H	Pre 31 dicimebre de 1980	9
H	Pos 31 diciembre de 1980	10
HL	Todas las cilindradas	11
Grupo5	Todas las cilindradas	—

A todos los efectos se considerará constituida una clase con la salida de un vehículo.

8.3. - Modificaciones permitidas.

Se autoriza el montaje de carenados de protección inferior, el montaje de faros suplementarios de acuerdo con lo establecido en los artículos 254.6.7 y 255.5.8.5 del Anexo "J", el montaje de faldillas según el artículo 252.7.7 del Anexo "J" y la utilización de láminas plateadas o tintadas en las ventanas laterales, la luneta trasera y en el techo solar, bajo las condiciones establecidas en el artículo 253.11 del Anexo "J".

8.3.1.- Vehículos S-1600: Se autoriza el montaje de los asientos baquet homologados, fabricados en fibra de carbono o Kevlar de más de una capa de tejido. En este caso, se deberá añadir un lastre de 2,5 Kg. por cada asiento fijado al interior del habitáculo.

El peso deberá ser conforme al artículo 255.6.2. del Anexo J 2.017, a excepción de los valores numéricos que serán de 950 Kg. y 1100 Kg. respectivamente.

8.3.2.- Para los Vehículos Diésel, en el caso de un vehículo no homologado, tanto la suspensión como los frenos deberán proceder de un vehículo de la misma familia previamente homologado por la Marca en Grupo N, permaneciendo el resto de elementos del vehículo de origen, a excepción de las modificaciones obligatorias de seguridad conformes al Art. 253 del Anexo J del CDI 2.017.

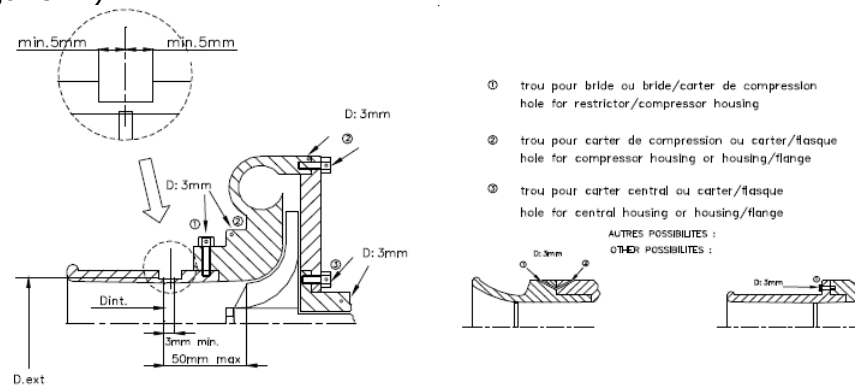
8.3.3.- Modificaciones permitidas a los Vehículos Grupo N+ definidos en el Art. 254.

A los vehículos de Grupo N definidos en el Art. 254 que fueron homologados después del 1 de Enero de 2005, cuatro ruedas motrices y sobrealimentados, se autorizan las siguientes modificaciones del citado artículo:

a) Art. 254.6.1 Motor

Solamente en rallyes: El diámetro máximo interior de la brida es de 36 mm mantenido sobre una longitud mínima de 3 mm, medido aguas abajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo

de 50 mm aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los álabes de la rueda (ver dibujo 254-4).



Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, debe ser inferior a 42 mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.

El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor, o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor.

El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.

Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).

b) El peso mínimo, en las condiciones del Art. 254.5 Peso mínimo, queda fijado en 1.300 kg.

c) Las piezas amovibles siguientes de la carrocería pueden ser sustituidas por otras iguales fabricadas en material plástico más ligero:

- Capó delantero y trasero.
- Aletas y pases de rueda delantero y trasero.
- Puertas traseras.

Los cristales siguientes pueden ser sustituidos por policarbonato de 5 mm de grosor mínimo:

- Ventanillas delanteras.
- Ventanillas traseras.
- Luneta trasera.

En el caso de sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otro material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.

8.3.4.- Modificaciones Permitidas a los Vehículos R3T y R3D definidos en el Art. 260-D del Anexo "J".

Los cristales siguientes pueden ser sustituidos por policarbonato de 5 mm de grosor mínimo:

- Ventanillas delanteras.
- Ventanillas traseras.
- Luneta trasera.

En el caso sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otro material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.

Las partes siguientes pueden ser sustituidas por partes idénticas pero de material libre:

- o Capó delantero
- o Portón trasero.

A efectos FACV los vehículos R3T estarán englobados en la Clase III

Artículo 9. - SEGUROS

9.1. - Los derechos de inscripción, incluyen la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del competidor, frente a terceros (1.202.024'00 €). El seguro entrará en vigor desde la entrada en el parque de salida y cesará al final del Rallye o en el momento de abandono, exclusión o eliminación de la carrera.

9.2. - Los vehículos de asistencia, incluso ostentando placas específicas facilitadas por la Organización, no podrán en ningún caso ser considerados como participantes en la Prueba. En consecuencia, no están cubiertos por la póliza de seguro contratada por la Organización, y quedan bajo la única responsabilidad de su propietario.

9.2.1. – El personal de asistencia, salvo que tenga la correspondiente licencia (AS) expedida por la FACV, no podrán en ningún caso ser considerados como participantes en la Prueba. En consecuencia, no están cubiertos por la póliza de seguro contratada por la Organización, y quedan bajo su única responsabilidad.

9.3. - En caso de accidente, el competidor o su representante deberá comunicarlo por escrito al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

9.4. - Se recuerda a los competidores que únicamente los daños ocasionados por los Organizadores y conductores titulares, quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la Organización. Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.

9.5. - Independientemente de dicho seguro de Responsabilidad Civil, los competidores y conductores quedan en libertad de contratar por su cuenta y a su conveniencia los seguros individuales que estimen oportunos. Los concursantes y conductores, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la Entidad y los Organizadores de la prueba y renuncian a formular reclamación alguna sobre los mismos.

Artículo 10. - PUBLICIDAD

Será de aplicación el artículo 9 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.017.

Artículo 11. - OFICIALES

11.1. - Comisarios Deportivos

El número de Comisarios Deportivos será de tres.

El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos será designado por la F.A.C.V *. en todos las Pruebas puntuables. Los otros dos Comisarios Deportivos los designará el Comité Organizador.

* Excepto en los rallyes puntuables para el Cto. de España de rallyes.

11.2. - Delegado de Seguridad FACV

Será de aplicación el artículo 17 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.017.

11.3.- Observador FACV

Será de aplicación el artículo 18 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.017.

11.4. - Delegado Técnico

Será de aplicación el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.017.

11.5. - En el marco de sus funciones, el Delegado de Seguridad / junto al Observador de la F.A.C.V. y los Comisarios Deportivos podrán verificar, a su criterio, todas las medidas técnicas y de seguridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Tanto los Comisarios Deportivos de la prueba, como el Delegado de Seguridad y/o el Observador de la F.A.C.V. podrán indicar, al Director de Carrera, la necesidad de suspender el/los tramo/s si no se cumplen las medidas de seguridad mínimas, que garanticen el desarrollo de la prueba o si se incumple lo indicado en el Reglamento Particular de la Prueba aprobado por la F.A.C.V.

Para ello deberán respetar las siguientes condiciones:

- Deberán llevar en su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, facilitado por el Organizador.
- Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 20 minutos antes de la salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo N° 0).

11.6.- Los Comisarios Deportivos, el Delegado de Seguridad y el Observador, no podrán desempeñar ningún otro cargo oficial en la prueba.

Artículo 12. - INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN - LISTA DE INSCRITOS

Las Solicitudes de Inscripción, se ajustará al modelo que figura en este Reglamento Deportivo (Anexo nº 5 para vehículos de velocidad y Anexo nº6 para vehículos de regularidad) y deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la F.A.C.V.

12.1. - Las inscripciones y los Derechos de Inscripción se ajustarán a lo previsto en el Art. 11 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2.017.

12.2. - El incumplimiento de este artículo será motivo de sanción al Organizador y afectará gravemente a la calificación del informe.

12.3. - La no presentación de un participante inscrito en una prueba será sancionada, salvo causa justificada de fuerza mayor o notificación por escrito con 24 horas de antelación.

12.4. - Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- a) Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En caso de que la prueba no se celebre.
- c) La Organización, a su criterio, podrá rembolsar hasta un 50% de los derechos de inscripción a los Concursantes que por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse a la salida del Rallye y solicitada por el interesado.
- d) En caso de que la prueba sea suspendida por causa imputable al Organizador.

12.5. - Las solicitudes de inscripción deberán estar en poder de la Organización, debidamente cumplimentada y con los derechos de inscripción ABONADOS al Organizador. Será obligación del piloto o concursante hacer llegar al Organizador antes de las 20.00 horas del lunes anterior a la celebración de la Prueba, mediante FAX, e-mail o personalmente, copia de la solicitud de Inscripción completamente rellena y firmada así como copia de los documentos y justificante de pago de los derechos de inscripción. Toda aquella inscripción que no cumpla este requisito, será rechazada por la Organización sin ninguna justificación por parte de ésta. Los derechos de las inscripciones debidamente formalizadas 7 días antes de la fecha y hora fijadas para el cierre de inscripciones en todas las modalidades de Rallyes, aceptando la publicidad impuesta por el Organizador, no podrán ser superiores a los máximos establecidos en el Art. 11.2.1 de las P.P.C.C., a partir de ese momento hasta el cierre de inscripciones, los derechos podrán ser incrementados un 30 %.

12.6. - En la Lista de Inscritos que el Organizador debe publicar en las 24 horas siguientes al cierre de inscripciones, debe figurar OBLIGATORIAMENTE, el horario individualizado para la realización de las Verificaciones Administrativas y Verificaciones Técnicas Iniciales.

12.7. - El Organizador debe remitir a la F.A.C.V. obligatoriamente al cierre de inscripciones la lista de inscritos en la que deben constar, Nombre y Licencia del Competidor; Nombre, Apellidos, Nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. del Conductor y Navegante; Nombre, Apellidos, Nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. de la Asistencia. Esta lista puede ser reordenada por criterios de Palmarés o Seguridad por la F.A.C.V. siendo la aprobada por esta la Lista Oficial de Inscritos.

Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS

13.1. - Condiciones de publicación

13.1.1. - El Reglamento Particular se ajustará al modelo que figura en este Reglamento Deportivo (Anexo nº 4) y deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la F.A.C.V. Así mismo deberá acompañar el PLAN DE SEGURIDAD y el Manual correspondiente de aplicación, según el ANEXO VII-"Protocolo de Seguridad" de las PPCC de la FACV

13.1.2. - El Reglamento Particular debe mencionar de forma explícita, todas las disposiciones y condiciones suplementarias del Organizador, las cuales deben ser conformes con los reglamentarios aplicables. (Ver artículo 6 de las Prescripciones Comunes).

13.1.3. - En el plazo previsto para su presentación en las Prescripciones comunes de la F.A.C.V., los ejemplares del Reglamento deben remitirse a la Secretaría de la F.A.C.V. al objeto de obtener la preceptiva aprobación.

13.1.4. - En la portada del Reglamento Particular de cada Prueba puntuable para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes 2.017, así como en los Complementos al Reglamento, si los hubiere, deberá figurar el título del Campeonato, tal y como recoge el artículo 1.1 del Reglamento Deportivo de Rallyes, el logotipo oficial de la F.A.C.V., según el ANEXO III de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V.

13.1.5. - El Reglamento Particular debe indicar el lugar y hora de publicación de los resultados oficiales. En el caso de que dicha publicación deba ser retrasada, la nueva hora deberá ser publicada en el tablón de avisos.

13.2. - Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

13.2.1. - Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el Art. 3.6 del CDI.

13.2.2. - Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular.

13.2.3. - Estos complementos serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el tablón oficial de anuncios. También serán comunicados directamente a los participantes que deberán firmar un acuse de recibo, a menos que sea materialmente imposible durante la celebración de la Prueba.

13.2.4. - Todo complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones técnicas deberá recibir, por escrito, la aprobación de la F.A.C.V. Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial.

13.2.5. - Todo complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser previamente aprobado por los Comisarios Deportivos, salvo en los casos de modificaciones del itinerario que pueden ser publicados por el Director de Carrera.

13.3. - Aplicación e interpretación del Reglamento.

13.3.1. - El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del rallye, excepto en los casos de competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el Campeonato.

13.3.2. - Toda reclamación **presentada por un Competidor** será transmitida a través del Oficial encargado de Relaciones con los Participantes o del Director de Carrera a los Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (Art. 13 y siguientes del C.D.I.)

13.3.3. - Asimismo, todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Art. 13 del CDI).

13.3.4. - Toda acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva realizada por el competidor o por los miembros de su equipo, será juzgado por los Comisarios Deportivos que podrán imponer una penalización que puede llegar a la **EXCLUSION**.

13.3.5. - En caso de duda en la interpretación de los Reglamentos, excepto en los Rallyes puntuables para los Campeonatos R.F.E.A. y FIA, la F.A.C.V. actuará como juez único.

13.3.6. - El competidor asume la responsabilidad del conductor cuando éste último no esté a bordo del vehículo.

Artículo 14. - PLACAS DE RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

14.1. - Los Organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:

a) **Placa del rallye:**

Estará comprendida en un rectángulo de 43 cm. de largo por 21,5 cm. de alto y se colocará en la parte delantera del vehículo.

b) **Paneles de las puertas:**

Dos paneles para las puertas delanteras de 67 cm. de longitud y 17 cm. de alto, con un reborde blanco de 1 cm. Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición. Los números serán de una altura de 14 cm. y anchura de trazo de 2 cm. en color amarillo fluorescente (PMS 803) si hay tramos nocturnos. El resto del panel queda reservado para el organizador. El panel será colocado horizontalmente en cada puerta delantera, con el número en la parte delantera y a una distancia de 7 a 10 cm. por debajo del cristal de la misma.

No podrá ser colocada ninguna otra señalización a menos de 10 cm. de los citados paneles, a excepción de la suministrada con el propio vehículo.

c) **Cristales laterales traseros:**

Dos juegos del número de competición, en color naranja fluorescente (PMS 804), de 20 cm. de altura y anchura de trazo de 25 mm, que se colocarán delante o encima de los nombres del piloto y copiloto.

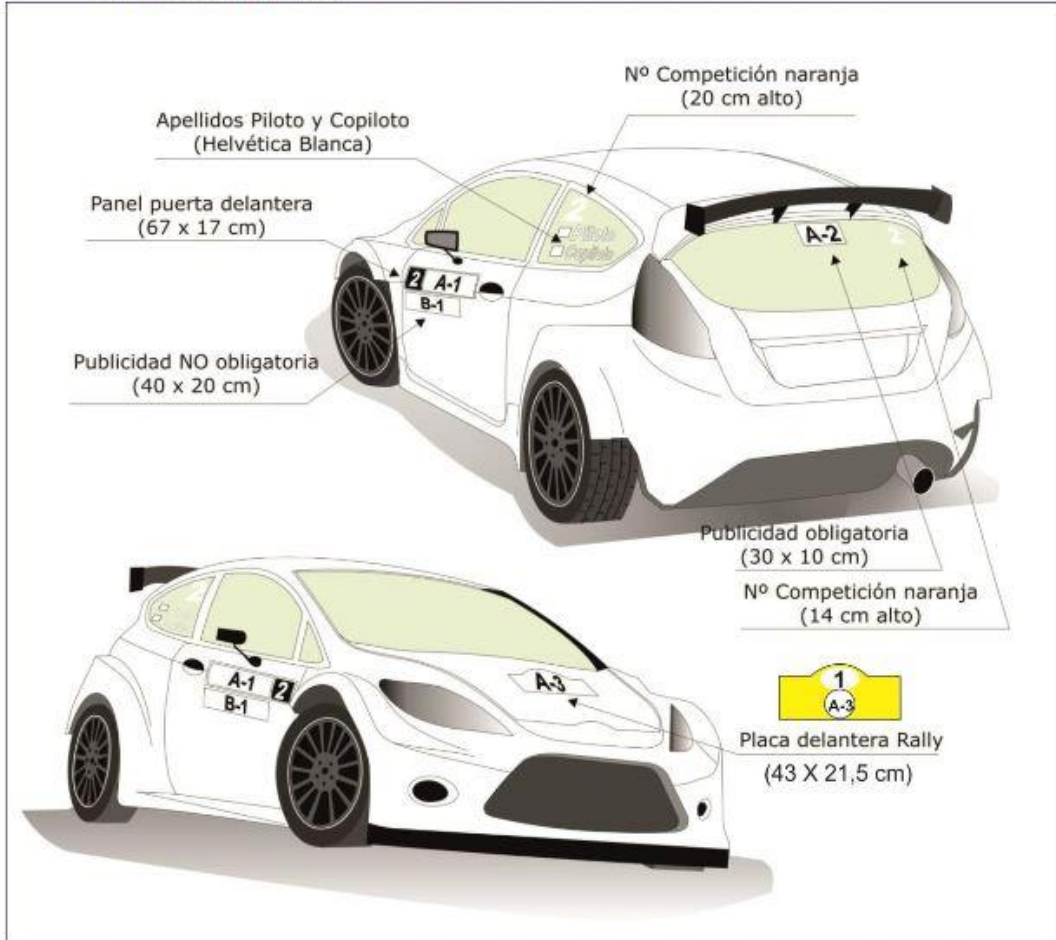
d) **Cristal trasero:**

Un juego del número de competición, en color naranja fluorescente (PMS 804), de 14 cm. de altura. Este/s número/s se colocará/n en un área de 15 cm² en la parte superior izquierda o derecha del cristal trasero y deberá/n ser legibles desde la parte posterior del vehículo.

e) **Publicidad no obligatoria**

La publicidad no obligatoria que se proponga, deberá ir colocada debajo de los paneles de las puertas delanteras y se insertará en un rectángulo de 40 cm. de largo por 20 cm. de alto.

ESQUEMA DE COLOCACIÓN



1. Publicidad obligatoria:
 - A1: Números de competición (67 x 17 cm)
 - A2: Cristal trasero del vehículo (30 x 10 cm)
 - A3: Placa del rallye delantera
2. Publicidad NO obligatoria:
 - B1: Paneles puertas delanteras (40 x 20 cm)

14.2. - En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

- a) La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa del Rallye, entrañará una penalización.
- b) La ausencia simultánea de los números de competición o de las dos placas del Rallye entrañará la EXCLUSIÓN.

14.3. - Números y publicidad. Los números y publicidad deberán ajustarse al modelo siguiente según el Art. 12.4 de las Prescripciones Comunes de la FACV:



Artículo 15. - ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

15.1. - Libro de Ruta (Road-Book)

15.1.1. - Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir bajo pena de eliminación de carrera. Deberá estar a disposición de los concursantes legalmente inscritos, **como máximo 20 días antes de la salida de la Prueba.**

15.1.2. - En todos los casos el Libro de Ruta (Road-Book) debe ser idéntico al modelo utilizado en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, aunque no es obligatoria la inclusión de fotografías.

Es obligatoria la publicación en formato A5. Será admitida la publicación en la Web de la prueba para su descarga e impresión por los equipos. Para los miembros de la Organización, cuadro de Oficiales y Caravana de Seguridad, el Organizador deberá obligatoriamente IMPRIMIRLO y ENCUADERNARLO.

15.2. - Los equipos deben respetar íntegramente el recorrido indicado en el Libro de Ruta (Road-Book) salvo en caso de fuerza mayor decidido por los Comisarios Deportivos.

15.3. - No seguir el itinerario establecido entrañará la EXCLUSION de la prueba.

15.4. – ITINERARIO: El organizador en el mismo momento que el Libro de Ruta, publicará un mapa, que deberá incluir las coordenadas GPS de la base del rallye, parques de trabajo, parque cerrado, reagrupamientos, salidas y metas de todos los tramos cronometrados.

Artículo 16. - CARNE DE CONTROL

16.1. - El carné de control debe ser conforme al utilizado en el Cto. de España de rallyes de asfalto.

16.2. - Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01 – 24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

16.3. - En el carné de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.

16.4. - El carné de control será entregado a los equipos a la entrada del parque cerrado de salida del rallye o de la etapa.

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

16.6. - Corresponde al equipo decidir el momento preciso de presentar su carné de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

16.7. - El carné de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse personalmente por un miembro del equipo para ser visado y la hora anotada.

16.8. - El equipo deberá entregar el carné en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

16.9. - Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carné de control.

16.10. - Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carné de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

16.11. - Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carné de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.

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

Artículo 17. - RECONOCIMIENTOS

17.1. - Se recomienda a los equipos que los recorridos de reconocimiento se realicen en sentido de los tramos cronometrados. Si estiman volver nuevamente por el mismo lugar para dar menos pasadas se aconseja firmemente realizar el recorrido de regreso a velocidad extremadamente baja.

17.2. - La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que puedan efectuar las Autoridades Gubernativas y Locales para el control. En todo caso deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los controles antes mencionados, llevará consigo la prohibición de tomar la salida en la prueba, con pérdida de los derechos de inscripción. Cuando la infracción sea de carácter muy grave, se

enviará al Tribunal de Apelación y Disciplina de la F.A.C.V. por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

Esta penalización será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión, antes del inicio del Rallye.

17.3. - Está prohibido el reconocimiento de los tramos de la Prueba antes de la publicación del Road-Book o itinerario por la Organización. (*)Excepto para Pruebas puntuables para el Campeonato de España CERA.

17.4. - Los reconocimientos se efectuarán en vehículos que cumplan las siguientes características:

- a) Ser de estricta serie.
- b) No llevar faros suplementarios que no sean de origen.
- c) El silenciador del tubo de escape estará en perfecto estado de uso y de funcionamiento.
- d) Utilizar neumáticos comerciales con dibujo.
- e) No llevar emisoras y antenas.
- f) No llevar publicidad ni adhesivos.
- g) No estar pintado de manera que pueda ser identificado como un vehículo de competición.
- h) Deben estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.

Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

Se ajustarán a lo previsto en el Art. 13 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2.017.

18.1. - Pasaporte Técnico: Se ajustará a lo previsto en el Art. 13.2.5 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2.017.

18.2. - Delegado Técnico: Se ajustará a lo previsto en el Art. 18 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2.017.

18.3. - El Organizador instalará un C.H. para el controlar el cumplimiento de los horarios establecidos para las Verificaciones Administrativas y Técnicas.

18.4. - Los Comisarios Deportivos podrán ordenar la verificación de la ropa ignífuga y el casco (en cualquier momento y lugar del rallye).

18.5. – Pesaje de los vehículos.

Los Comisarios Deportivos y/o el Delegado Técnico podrán ordenar el pesaje de los vehículos (en cualquier momento y lugar del rallye) en las condiciones de carrera. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y los resultados del pesaje así como la hora y fecha en las que ha tenido lugar serán entregados al piloto que firmará una copia para el Comisario Técnico.

El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.

Al objeto de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la prueba, se pondrá a disposición de los interesados (en el lugar y hora de las verificaciones) la báscula de la F.A.C.V.

18.6. - Marcas de identificación.

Se entiende por marcas de identificación toda señal, precinto, marcaje, etc... que realicen los Comisarios Técnicos durante el transcurso de las verificaciones técnicas.

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

18.7. - Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la EXCLUSIÓN de la carrera del equipo, así como la de cualquier concursante que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la F.A.C.V.

18.8. - Limitación de elementos mecánicos.

- a) Sólo se podrá utilizar (por vehículo y rallye) el cambio y la serie de diferenciales que el vehículo tiene instalados al tomar la salida.
- b) Sólo se podrán utilizar dos turbos: el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.

Estos dos turbos deberán presentarse obligatoriamente en las verificaciones Técnicas y serán los únicos que se precintarán.

El precintaje de estos elementos deberá realizarse en las verificaciones técnicas previas y los precintos serán fijados de forma que permita a los concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios.

18.9. - Control final. A su llegada cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado, donde se podrá verificar como mínimo:

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

Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo a petición de los Comisarios Deportivos, de oficio o por una reclamación. En las verificaciones de oficio o las promovidas por reclamación o por apelación, el concursante del vehículo a verificar deberá designar a la mayor brevedad a dos mecánicos, como máximo, a su cargo para las tareas de desmontaje, de lo contrario el equipo será sancionado. En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes F.A.C.V. 2.015. El concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y será exigida al concursante contra el cual fue presentada.

Artículo 19. - SALIDA

19.1. - Parque Cerrado de Salida

19.1.1. - Antes de la salida, los vehículos participantes serán agrupados en un Parque Cerrado de salida.

19.1.2. - Los Competidores, o persona por él designada, deberán depositar sus vehículos en el Parque Cerrado de salida de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular de la Prueba.

19.1.3. - Entrar en el Parque con un retraso máximo de 15 minutos, entrañará una penalización.

19.1.4. - Si el retraso es superior a 15 minutos, los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida al participante retrasado, salvo causa de fuerza mayor aceptada por ellos.

19.1.5. - Los equipos podrán entrar en el Parque como mínimo 10 minutos antes de su hora teórica de salida.

19.2. - Salida.

Para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes 2.017 se elaborará una lista de inscritos y orden de salida, de acuerdo con el siguiente criterio:

Para la primera prueba de la temporada los 10 primeros del orden de salida serán los 10 primeros clasificados del Campeonato del año anterior.

Para las siguientes pruebas se establecerá el orden de salida en función de su clasificación en el Campeonato actual.

En cualquier caso, estos órdenes pueden ser alterados por la F.A.C.V. por motivos de seguridad.

19.3. - Procedimiento de salida

19.3.1. - La hora exacta de salida figurará en el Carné de Control de cada equipo.

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

19.3.3. - Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en el Carné de Control.

19.3.4. - A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá una salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos.

Artículo 20. - CIRCULACIÓN

20.1. - Durante todo el desarrollo del Rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación. Todo equipo que lo infrinja será sancionado según el siguiente baremo:

- 1ª Infracción: una penalización de 300 €.
- 2ª Infracción: una penalización de 5 minutos.
- 3ª Infracción: Exclusión.

20.2. - Los Agentes u Oficiales que constaten una infracción al Código de la Circulación, por parte de un equipo, deberán notificársela de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

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

- La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
- La denuncia sean suficientemente detallados para determinar sin duda la identidad del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.

20.4. - Está prohibido bajo pena de hasta la exclusión, remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

20.5. - Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de penalización según los Artículos 12.2 y 12.3 del C.D.I.:

- Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.
- Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

Artículo 21. - ASISTENCIA

21.1. - Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna sobre un vehículo concursante.

21.1.1. - Durante toda la Prueba solo se podrá realizar en las Zonas de Asistencia. Sin embargo el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física ni material exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

21.1.2. - Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "Asistencia prohibida" comprobada por los Oficiales del Rallye, entrañará la exclusión de la prueba.

Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Tribunal de Disciplina de la F.A.C.V.

21.1.3. - Se define como Asistencia Prohibida:

- El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en una Z.A., de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar sobre el mismo alguna operación o darle indicaciones relacionadas con alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 21.1.4.5.
- La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o útiles en el itinerario, excepto en una Zona de Asistencia debiendo tenerse en cuenta –en todo caso- lo establecido para el Refuelling.

21.1.4. - La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente junto a la pancarta de preaviso de Control Horario de las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento, junto a la pancarta de preaviso de Control Horario previo al Tramo Cronometrado y junto a la pancarta de Fin de Zona de Control tras un Control Stop de un Tramo Cronometrado.

21.2. - Zonas de asistencia

21.2.1.- Deberán ser indicadas en el itinerario-horario del rallye con un C.H. de entrada y otro C.H. de salida.

21.2.2. - Si el organizador prevé un Reagrupamiento y una Z.A. seguidos, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º la Z.A.

21.2.3. - En las Z.A. deberá haber sistemas de extinción adecuados.

21.2.4. - Las Zonas de Asistencia deberán establecerse de acuerdo con los siguientes criterios:

	Mínimo	Máximo
Nº de tramos cronometrados	2	4
Km. de tramo cronometrado	15	75

El recorrido máximo entre Zonas de Asistencia no deberá ser superior a 150 km.

21.2.5. - Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de las Z.A.

21.2.6. - Los equipos, así como los miembros de la asistencias y sus vehículos, deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada.

21.2.7. - El tiempo mínimo de asistencia en los Parques será de 20 minutos, salvo el primero antes del primer tramo, y el último antes de final del Rallye. El organizador podrá prever que, uno de los Parques de Reagrupamiento-Asistencia, tenga una duración máxima de 40 minutos de Asistencia y el resto hasta el total del parque, que sea de Reagrupamiento.

21.2.8. - Se situará una Zona de Asistencia de una duración máxima de 15 minutos antes del primer tramo cronometrado. Después del último tramo cronometrado se deberá prever una asistencia de una duración máxima de 10 minutos. Cualquier caso excepcional deberá ser expresamente autorizado por la F.A.C.V.

21.3. - Vehículos admitidos en una Zona de Asistencia

21.3.1. - Sólo dos vehículos de asistencia como máximo, por vehículo inscrito pueden actuar durante todo el desarrollo de la Prueba. Estos vehículos deberán llevar pegada, en perfecto estado y en lugar visible la placa de identificación en todo el desarrollo de la Prueba. Será de obligado cumplimiento el Art. 10 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2.017.

21.3.2. - Las dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas. Será requisito indispensable para su entrega en las Verificaciones administrativas, la presentación de la/s Licencia/s de Asistencia/s.

21.4. - Repostaje.

21.4.1. - En las Zonas de Asistencia el organizador podrá disponer una zona de repostaje, después del C.H. de salida de la misma, debiendo darse un suplemento de 7 minutos para el Sector de que se trate. En caso contrario podrá indicar una gasolinera autorizada para el repostaje, antes del siguiente tramo cronometrado tras la Zona de Asistencia y dentro del itinerario de la prueba, debiendo en este caso darse un suplemento de 15 minutos para el Sector de que se trate.

Será obligatorio establecer un doble vallado (con una separación de 2m. entre ambos) para delimitar la zona de repostaje, con objeto de evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.

Queda prohibido almacenar bidones de repostaje dentro del Parque de Asistencia.

Los equipos deberán depositar sus bidones de repostaje, en la zona habilitada para tal efecto por el organizador. Además de Un comisario designado por el organizador, que se encargará de su custodia, deberá haber durante el tiempo de repostaje, un Comisario Técnico que vele por la seguridad, control del repostaje y cumplimiento de los reglamentos en esta materia.

21.4.2. - En el momento del repostaje es obligatorio:

- Alejar a los fumadores
- Repostar con el vehículo con el motor parado.
- No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.
- Si los miembros del equipo están en el interior del vehículo, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- Excepto en los vehículos que tienen prevista una toma de presión para el repostaje, éste deberá llevarse a cabo por gravedad, para lo que se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. Si el bidón está elevado por encima del suelo, en ningún caso el nivel de reserva de carburante en el bidón podrá estar a una altura superior a 3 metros durante toda la operación.
- El número máximo de mecánicos autorizados para realizar el repostaje será de dos (2) y deberán ir visiblemente identificados con su acreditación y deben ser poseedores de la Licencia de Asistencia.
- Si finalizada la operación de repostaje, un vehículo no pudiera arrancar, podrá ser empujado y una vez fuera de la zona de repostaje el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.
- Se aconseja la presencia de 1 vehículo de bomberos con personal y medios adecuados para solventar cualquier incidencia.

21.4.3.- Se autoriza también efectuar repostaje en todas las Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rallye. En este caso deben cumplirse los siguientes apartados:

- Únicamente se podrá repostar combustible.
- El repostaje deberá hacerse directamente de los surtidores por el conductor/navegante o el empleado de la propia Estación de Servicio, sin ninguna otra ayuda exterior.
- El Organizador deberá nombrar Oficiales para verificar el cumplimiento de esta normativa y utilizar las pancartas de señalización correspondientes.

21.4.4.- El Organizador deberá prever, si es necesario, un suplemento de tiempo en los sectores de enlace a los que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.

Artículo 22. - NEUMÁTICOS

22.1. - Los neumáticos a utilizar deben estar de acuerdo con la reglamentación FIA para rallyes, ha excepción de la obligación del uso de neumáticos asimétricos, estando expresamente prohibidos los neumáticos "sliks", "sliks rayados" y los neumáticos con "mousse".

22.2. - El número de neumáticos a utilizar es libre.

22.3. - En las Copas o Trofeos el número de neumáticos a utilizar se someterá a los Reglamentos Particulares de las mismas.

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

Artículo 23. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

23.1. - Disposiciones generales

23.1.1. - Todos los controles serán indicados por medio de paneles estándar FIA.

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

23.1.3. - Toda Zona de Control (la comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con tres barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control.

23.1.4. - La duración de la parada en cualquier Zona de Control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

23.1.5. - La hora ideal de registro queda bajo responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

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

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

23.1.8. - Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentando con el plazo establecido para la exclusión.

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

23.2. - Señalización de los controles

23.2.1. - La señalización obligatoria queda establecida en el Anexo nº2 al presente reglamento.

23.2.2. - Todos los controles estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del Anexo nº2.

23.2.3. - La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en Anexo nº2.

23.2.4. - Control Horario

23.2.4.1. - El comienzo de la Zona de Control será indicado por el dibujo nº 1, fondo amarillo.

23.2.4.2. - El emplazamiento del puesto de control será indicado por el dibujo nº 2, fondo rojo. Y el fin de la zona de control por el dibujo nº 7, fondo beige.

23.2.5. - Control de paso. Se utilizarán los paneles numerados 8 y 9 de forma idéntica al C.H.

23.2.6. - Tramos cronometrados

23.2.6.1. - El punto de salida estará indicado por el dibujo nº 3, fondo rojo.

23.2.6.2. - La llegada estará pre-señalizada por el dibujo nº 4, fondo amarillo. La línea de llegada, donde se realizará el cronometraje, estará indicada por el dibujo nº 5, fondo rojo.

23.2.6.3. - Un panel Stop sobre fondo rojo (dibujo nº 6) estará colocado unos 300 metros más lejos. Encima de este panel deberán colocarse dos luces rojas intermitentes para optimizar su señalización.

23.3. - Zona de Control

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

23.4. - Controles de paso

En estos controles los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carné de control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

23.5. - Controles horarios

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

23.6. - Procedimiento del control

23.6.1. - El procedimiento de control empieza en el momento que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.

23.6.2. - Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

23.6.3. - El cronometraje y la anotación de la hora en el carné de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

23.6.4. - La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carné de control al comisario en funciones.

23.6.5. - Este anotará en el carné de control la hora real de entrada del equipo en la zona de control, independientemente de la hora de presentación del citado carné.

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

23.6.7. - El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación, o al que le precede, excepto en el control horario de salida del rallye o sección en el que los equipos podrán entrar antes de tiempo si así lo indica el oficial responsable del mismo.

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

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

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

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

23.6.12. - Cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto a la hora ideal de presentación) será objeto por parte del jefe de puesto del control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

23.7. - Hora de salida de los controles

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

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

- a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:
 - a.1.) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).
 - a.2.) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
 - a.3.) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado)
 - a.4.) Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
- b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carné de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
- c) Después de haber pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.
- d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

23.8. - Eliminación de carrera. EXCLUSIÓN.

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

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

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

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

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

23.9. - Controles de Reagrupamiento.

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

En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

23.9.2. - Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo. Los Reagrupamientos o el tiempo destinado a este fin en los reagrupamientos/asistencias, será como mínimo de 15 minutos por sección.

23.9.3. - A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario de puesto su carné de control y recibirán el nuevo carné de control con la hora prevista de salida del reagrupamiento. A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al parque cerrado y una vez en este, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un parque cerrado de SOLO reagrupamiento de duración igual o inferior a 10 minutos.

23.9.4. - Después de un reagrupamiento si no es posible la reorganización del orden, los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada.

23.9.5. - En caso de necesidad, por retraso del horario de la prueba u otras circunstancias, en un Reagrupamiento/Asistencia, el Director de Carrera podrá variar e incluso anular el tiempo para el Reagrupamiento, quedando entonces un tiempo como mínimo de 20 minutos, en este caso todo ese tiempo se aplicaría a la Asistencia.

Artículo 24. - TRAMOS CRONOMETRADOS

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará al segundo en el caso de realizarse manualmente y a la décima si se utilizan medios electrónicos de cronometraje que garanticen su precisión.

24.1. - Los Ouvreurs están prohibidos.

24.2. - El vehículo "0" tomará la salida con un margen de al menos 5 minutos antes de la hora establecida para el primer vehículo participante. El organizador deberá tener en cuenta la longitud del tramo cronometrado por si fuera necesario establecer un tiempo mayor.

24.3. - En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo personal de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para los ocupantes de los vehículos participantes, según el Art 13.4 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V., bajo pena de Exclusión.

24.4. - Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

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

24.6. - La salida de los tramos cronometrados será dada mediante cuenta atrás. El cronometrador o reloj de cronometraje, indicará al equipo la falta de 15 y 10 segundos y a partir de la falta de 5 segundos efectuará una cuenta atrás con los dedos de la misma mano y de forma visible para el equipo.

En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida deberá ser el mismo, salvo causa de fuerza mayor.

24.7. - La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carné de control, solo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

24.8. - En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado. Si este retraso es superior a 10 min. Se le denegará la salida al Equipo y será considerado como un abandono del rallye.

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

24.10. - La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada. Se aconseja utilizar célula fotoeléctrica. Los cronometradores deben encontrarse alineados con la línea de cronometraje indicada por el panel de fondo rojo.

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

24.12. - A una distancia MAXIMA de 300 metros y mínima de 150 mts. después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control stop señalado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carné de control su hora de llegada (hora, minuto segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carné de control del tramo cronometrado del equipo y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

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

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

24.15. - Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión sólo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

24.16. - Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa en que se realicen.

24.17. - Finalización de un tramo cronometrado.

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

24.17.2. - Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

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

24.17.4. - A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el control STOP se les anotará en su carné de control una hora de salida, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el carné de control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario Fin de Sector.

24.17.5. - En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el artículo 24.17.1.

24.17.6. - Todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de esta medida. Le será pues retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios adjudicados a los demás equipos.

24.18. - Vehículos de Seguridad.

Sera de obligado cumplimiento TODO lo estipulado en el Art. 24, de las Prescripciones Comunes de la FACV para 2.017

24.19. - Seguridad del tramo.

Cada tramo cronometrado deberá contar con el siguiente dispositivo de seguridad:

24.19.1. - **(OBLIGATORIO):** Un vehículo medico de intervención rápida ("S"), según ANEXO IV de las PPCC de la FACV para 2016.

24.19.2. - **(RECOMENDABLE):** Un dotación de Bomberos, para servicio de extinción de incendios.

24.19.3. - Una Ambulancia de S.V.A. (Soporte Vital Avanzado) según ANEXO IV de las PPCC de la FACV para 2016.

24.19.4. - **(OBLIGATORIO):** Un vehículo de intervención rápida de rescate y excarcelación ("R"), homologado por la F.A.C.V. según ANEXO IV de las PPCC de la FACV para 2.017.

Podrán ser admitidas, con el informe favorable de la FACV, las dotaciones de bomberos con equipo de excarcelación en lugar de los "R" en las siguientes circunstancias:

- Tramos o secciones de tramo menores de 10 Km.
- Secciones de tramo desde punto intermedio hasta Meta menores de 10 Km, para tramos mayores de 15 Km.
- Cuando se pueda asegurar que el tiempo de llegada e intervención del vehículo de bomberos se puede realizar en un tiempo similar a un coche "R", que se estipula en menos de 1 minuto por Km.

24.19.5. - Una red de emisora específica para cada tramo cronometrado, intercaladas dentro del recorrido, (excluyendo las de Salida y Stop del TC, la "media" de Kms. por emisora de seguridad no sea superior a 1,8 km para tramos diurnos y 1,2 km. para tramos nocturnos, tomando como hora de cambio (diurno/nocturno) el ocaso del día), que permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo de la Prueba. Estas emisoras deberán tener comunicación directa con Dirección de Carrera

23.19.6. - Cada puesto de radio deberá estar claramente señalizado (dibujos 12 y 13 del Anexo nº 2) para su perfecta visibilidad por los participantes y resto de vehículos de Organización.

24.19.7. - Una grúa para retirar los vehículos participantes averiados fuera de la carretera, al lugar seguro más próximo.

24.19.8. - Los vehículos señalados se duplicarán cada 15 Km. de tramo cronometrado o múltiplo.

24.19.9. – Encintado: El color de la cinta **o carteles** para delimitar las zonas prohibidas al público, deberá ser de color rojo. El color de la cinta **o malla** a partir de la cual se podrá colocar el público, deberá ser de color azul. Las cintas publicitarias únicamente servirán para delimitar los cortes de camino que no formen parte de una escapatoria.

24.19.9.1. – Encintado de Accesos al T.C.: Todos los caminos, carreteras y accesos, que confluyan en el tramo cronometrado, deberán estar señalizados con un cartel adherido a la cinta, por ambas caras, con indicación de "ACCESO PROHIBIDO - Carretera Cortada por prueba automovilística, el día xx/xx/2016 de xx:xx horas hasta xx:xx horas". El color de la cinta, deberá ser de color azul.

(La falta de alguno de estos elementos entrañará la anulación del tramo cronometrado)

24.20. - Seguridad de los participantes

24.20.1. - Cada vehículo participante deberá transportar al menos un triángulo rojo reflectante homologado que, en caso de parada del vehículo, en un tramo cronometrado o de enlace, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 m antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. De la misma forma, también deberán transportar al menos un chaleco reflectante homologado que deberá de guardar y usar, tal y como indica el Código de la Circulación, en caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado o de enlace. Al equipo que no observe estas reglas, le será impuesta una penalización.

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

Artículo 25. - PARQUE CERRADO.

25.1. - Generalidades: durante el régimen de parque cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento. Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

25.1.1. - Desde su entrada en un parque de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

25.1.2. - Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma. Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los elementos de abordaje, revisen y ajusten la presión de sus neumáticos.

25.1.3. - Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del parque cerrado por los Comisarios Deportivos.

25.1.4. - En el parque cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

25.1.5. - A la salida del rallye podrá ser previsto un parque cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos como máximo 4 horas antes de la salida

25.1.5. - Para salir de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el parque como mínimo 10 minutos antes de su hora teórica de salida. En el caso de que un parque de reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

25.1.6. - Solamente los oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

En el interior de un parque cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

25.2. - Reparación en el parque cerrado.

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

25.2.2. - El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de **retraso**, es decir, si el equipo ha tardado 6 minutos en reparar, tendrá una penalización de 60 segundos independientemente de la penalización que pudiera tener respecto a la hora de presentación en el siguiente control horario (Art. 23.6.9). Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

25.2.3. - Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera, con posibilidad de ayuda exterior.

25.2.4. - Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 25.2.2.

25.2.5. - Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida, en caso contrario será penalizado.

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

Artículo 26.- SUPER - RALLY

Todas las pruebas del Campeonato de Rallyes y Rallyes de Regularidad de la Comunidad Valenciana, deben aplicar la fórmula del "Súper-Rallye" y se reproducirá la normativa en el reglamento particular de la prueba según los artículos 26.1 y siguientes.

26.1.- Todos los equipos retirados dentro de tramo, o en los enlaces podrán solicitar acogerse a la fórmula del "Súper-Rallye", solicitándolo al Director de Carrera, en los términos y formas descritos en los artículos siguientes.

Según la duración del Rallye, el "Súper-Rallye", se llevara a cabo de la siguiente manera:

26.1.1.- Rallyes de UNA ETAPA.

El "Súper-Rallye", se podrá incorporar en cualquier siguiente reagrupamiento que hubiese tras la finalización de la sección completa en la que haya abandonado, siempre que no sea el último del rallye

26.1.2.- Rallyes de DOS ETAPAS.

El "Súper-Rallye", se realizará en el Parque Cerrado Final de la 1ª etapa, o en el siguiente Reagrupamiento de la 2ª etapa.

26.2.- Procedimiento del "Súper-Rallye".

El procedimiento de solicitud y desarrollo del "Súper-Rallye" se detalla en los siguientes apartados.

26.2.1.- El participante que durante la celebración de la prueba, por accidente o avería, quiera reincorporarse al desarrollo de la misma, solicitarán al Director de Carrera, por teléfono y por escrito (Anexo IV Súper-Rallye del presente reglamento)*, el acogerse al "Súper - Rallye", con los límites de horario establecidos en el Art.- 26.2.6.-, del presente Reglamento.

26.1.2.- El organizador no podrá garantizar que el vehículo se pueda sacar del tramo. La recuperación del vehículo siempre será por medios propios del equipo y no podrán entrar en el tramo ni remolques ni mecánicos hasta que el Director de Carrera lo autorice. Excepcionalmente, si Dirección de Carrera lo cree oportuno, las grúas de la organización podrán sacar el vehículo de dentro del tramo, con una función exclusivamente de seguridad. En este caso, la grúa dejará el vehículo de competición justo fuera del tramo, sea en salidas, llegadas, o bien a cruces intermedios, y siempre bajo el criterio de Dirección de Carrera

26.2.3.- El equipo participante, una vez solicitado el "Súper-Rallye", entrará al Parque de Asistencia para efectuar las reparaciones para poder seguir en carrera, por sus propios medios, bien sean estos:

- Rodando con el vehículo.
- Empujado por los miembros del equipo y sus mecánicos.
- Sobre el remolque del equipo.

Una vez efectuadas las reparaciones, entrará rodando por sus propios medios, sin ninguna ayuda, al Parque de Reagrupamiento, siendo este el definido en el Art.-26.1. El límite de entrada en el citado Parque será fijado en 30' ANTES, del inicio del mismo.

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

26.2.5.- Los C.C.T.T., verificarán las medidas de seguridad y el estado general del vehículo para continuar en la prueba. Los C.C.T.T., elaborarán un informe del resultado de las verificaciones y lo entregarán a los C.C.D.D. Los C.C.D.D., una vez recibido el informe de los C.C.T.T., decidirán que vehículos están autorizados a tomar la salida bajo la reglamentación de "Súper-Rallye".

26.2.6.- Durante la celebración de la prueba, solo se podrá solicitar el "Súper-Rallye" en una ocasión, según los Art.- 26.1.1 y el Art.- 26.1.2

26.2.7.- Los vehículos se reincorporarán a la prueba en el mismo orden que figuraban en la salida del rallye, siempre que sea factible y autorizado por los C.C.D.D., y será informado a los participantes en la prueba según la naturaleza de la misma.

26.2.7.1.- Rallye de UNA ETAPA.

30' antes del Final del Reagrupamiento.

- Tablón de Anuncios Oficial.

26.2.7.2.- Rallye de DOS ETAPAS.

Según el Reglamento Particular. Cuadro Horario. Hora de publicación de Autorizados de la 2a Etapa, o siguiente Reagrupamiento.

- Tablón de Anuncios Oficial.

26.2.7.- Los equipos participantes que hayan sido autorizados a tomar la salida en el "Súper-Rallye", podrán figurar con sus resultados en la Tabla de Tiempos de los TC que disputen, no Clasificarán en el Resultado Final de la prueba dentro de su Clasificación General, no estarán en la Clasificación Final por Clases. La finalidad del "Súper-Rallye" esta en permitirles seguir en la prueba y disputarla en su totalidad.

Artículo 27. - CLASIFICACIONES

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

27.2. - En el transcurso del Rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

- **Clasificaciones oficiosas:** clasificaciones distribuidas por el Director de Carrera durante el desarrollo de una etapa.
- **Clasificación final provisional:** clasificación publicada por el Director de Carrera al final de la Prueba.
- **Clasificación final oficial:** clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

Artículo 28. - EMPATE EN UN RALLYE

En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer los empates, se tomarían en consideración los tiempos del segundo, tercero, cuarto tramo cronometrado, etc.

Artículo 29. – PREMIOS Y TROFEOS

La entrega de premios y trofeos deberá realizarse según lo dispuesto en el ANEXO VIII de las PPCC de la FACV para 2.017.

29.1.- Los premios en metálico mínimos por Prueba se ajustarán a lo previsto en el Art. 25 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2.017.

29.2. – En cada prueba puntuable, los trofeos que se entregarán, como mínimo, son los siguientes:

A. - Clasificación General: Trofeo a los 10 primeros equipos (PILOTO Y COPILOTO) de la Clasificación Scratch

B.- Clasificación por Clases: Trofeo a 1º equipo (PILOTO Y COPILOTO) Clasificado de cada Clase

(Si se celebra conjuntamente con Campeonato de Regularidad)

C.- Clasificación Campeonato Regularidad: Trofeo a los 3 primeros equipos (PILOTO Y COPILOTO) en cada modalidad de Regularidad

Artículo 30. - RECLAMACIONES Y APELACIONES

Será de aplicación el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.017.

Artículo 31. - ACTAS E INFORME FINAL

31.1. - Durante el desarrollo del Rallye, en las reuniones de Comisarios Deportivos se reflejarán todos los incidentes en las correspondientes actas y decisiones que deberán ser firmadas por todos ellos.

31.2. - El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la F.A.C.V. del Informe Final según el modelo establecido.

Artículo 32. - PUNTUACIONES, NORMAS CLASIFICACIÓN PRUEBAS Y CLASIFICACIÓN FINAL DEL CTO.

32.1. - Después de cada prueba puntuable se hará la distribución de puntos para el piloto y copiloto, según la clasificación obtenida en la prueba y de acuerdo con la siguiente tabla:

CLASIFICACIÓN GENERAL

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
Puntos	21	18	16	14	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

CLASIFICACIÓN POR CLASES

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
Puntos	8	7	6	5	4	3	2	1

32.1.1. - Para la Clasificación General de los Campeonatos de pilotos y copilotos se multiplicarán los puntos obtenidos en la Clasificación General de la Prueba por el coeficiente de la Prueba.

32.1.2. - Para las Clasificaciones por Clases del Campeonato se multiplicarán los puntos obtenidos en la Clasificación por Clases de la Prueba por el coeficiente de la Prueba.

32.2.- Si un rallye es suspendido por cualquier causa, la aplicación de puntos será de la siguiente forma:

-Si se han disputado MENOS del 30% de los kilómetros de los Tramos Cronometrados, perdería la condición de prueba puntuable.

-Si se han disputado entre el 30% al 50% de los kilómetros de los Tramos Cronometrados, puntuará al 50%.

-Si se han disputado más del 50% de los kilómetros de los Tramos Cronometrados, puntuará al 100%.

Artículo 33. - TROFEOS Y RECOMPENSAS FINALES

Al final de la temporada se concederán, como mínimo, los siguientes TROFEOS:

- Clasificación general pilotos:	CAMPEON	TROFEO
	SUBCAMPEON	TROFEO
- Clasificación general copilotos:	CAMPEON	TROFEO
	SUBCAMPEON	TROFEO
- Clasificación por Clases:	VENCEDOR	TROFEO (por cada una)

ANEXO Nº 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES CTO. DE RALLYES 2.017

Art.	Motivo	Vez	Sanción
7.1	Abandono de un miembro del equipo.	Todas	Exclusión.
7.1	Admisión de un tercero a bordo.	Todas	Exclusión.
7.2	No figurar nombres o no reglamentarios.	Todas	60 €
7.4	Intervención de "ouvriers".	Todas	Prohibidos.
7.5	No asistencia al Briefing.	1ª 2ª 3ª	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida.
7.6	Incumplimiento de normas a seguir por Conductor y Navegante en Tramo Cronometrado.	1ª 2ª 3ª	100 € 300 € Exclusión.
10	Incumplimiento de la normativa sobre publicidad.	1ª 2ª 3ª	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida.
13.3.4	Acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
14.2.a	Ausencia de uno de los números o placa de rallye.	Todas	60 €
14.2.b	Ausencia de los números o placas de rallye.	Todas	Exclusión.
15.3	No seguir el itinerario establecido.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
16.5	Carné de control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo.	Todas	Exclusión.
16.7	No presentar el carné de control en los puestos correspondientes.	Todas	Exclusión.
16.8	No entregar el carné de control en la llegada de cada Sección.	Todas	Exclusión.
16.9	Hacer anotaciones distintas a la del comisario del puesto de control.	Todas	Exclusión.
16.10	Hacer rectificaciones o modificaciones en el carné de control.	Todas	Exclusión.
16.11	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un C.H. No entrega del carné de control en cada control.	Todas	Exclusión.
17	Incumplimiento de la normativa sobre reconocimientos.	Todas	Envío al Tribunal de Disciplina de la F.A.C.V.
18.1	Incumplimiento de la normativa sobre Pasaporte Técnico.	1ª 2ª 3ª	Amonestación. 60 € No autorizado a tomar la salida.
18.4	Ropa ignífuga y/o cascos no homologados.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
18.5	Incumplimiento sobre la normativa de pesaje.	Todas	Exclusión.
18.6	Ausencia de las marcas de identificación.	Todas	Exclusión.
18.7	Manipulación de las marcas de identificación.	Todas	Exclusión.
18.8	Utilizar elementos mecánicos no autorizados.	Todas	Exclusión.
18.9	Incumplimiento de la normativa sobre mecánicos en las Verificaciones.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
19.1.3	Entrar en el Parque Cerrado de Salida con un retraso máximo de 15 minutos.	Todas	60 €
19.1.4	Entrar en el Parque Cerrado de Salida con un retraso superior a 15 minutos.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
19.3.2	Retraso en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso.

	un sector de enlace, hasta un máximo de 15 minutos.		
19.3.2	Retraso de más de 15 minutos en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
20.1	No respetar el Código de la Circulación.	1ª 2ª 3ª	300 € 5 minutos. Exclusión.
20.4	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
20.5.	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que le adelanten. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
21.1.3	Infracciones a la normativa de asistencia.	Todas.	Exclusión.
21.1.5	Entrega de información, comida y bebida fuera de las zonas establecidas.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
21.2.5	Rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de las Z.A.	1ª 2ª 3ª	6 € por km/h de más. 12 € por km/h de más. Exclusión.
21.2.6	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones.	1ª 2ª 3ª	100 € 200 € 300 €
21.4	Incumplimiento de la normativa sobre respotaje.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
22	Incumplimiento de la normativa sobre neumáticos.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
23.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en parque cerrado.	Todas	Exclusión.
23.1.4	Parar en una zona de control más tiempo del necesario.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
23.1.9	No seguir las instrucciones de los oficiales.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
23.6.2	Detenerse o avanzar excesivamente lentos entre el panel de aviso y la zona de control.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control.	Por retraso	10 segundos por minuto o fracción.
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control.	Por adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto.
23.6.12	Incumplimiento normas del procedimiento de control	Todas	A criterio de los C.D.
23.8	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	Exclusión.
23.8.1	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios.	Todas	Eliminación de carrera.
23.8.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye o un retraso global (rallyes de 2 etapas) de más de 60 minutos.	Todas	Eliminación de carrera.
23.9.1	Poner en marcha el vehículo con ayuda de una batería (exenta) transportada en el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
23.9.3	No llevar el vehículo inmediatamente al parque cerrado.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
24.1	Utilización de "ouvreurs".	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la

			Exclusión.
24.3	No llevar el equipo personal de seguridad durante un tramo cronometrado.	Todas	Exclusión.
24.4	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado.	Todas	Exclusión.
24.5	No arrancar en la salida de un tramo dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida.	Todas	Eliminación de carrera.
24.8	Retraso en la salida de un tramo cronometrado.	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto. Más de 10' de retraso salida denegada
24.9	Falsa salida.	1ª 2ª 3ª 4ª	Mínimo 10 segundos. Mínimo 1 minuto. Mínimo 3 minutos. Exclusión.
24.10	Detenerse entre el panel amarillo de aviso meta y el panel stop.	Todas	Exclusión.
24.11	Rehusar tomarla salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 10 minutos.
24.13	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo.	Salida Llegada	Eliminación de carrera. 5 minutos.
24.15	Recibir asistencia en tramo cronometrado.	Todas	Exclusión.
24.20.1	No llevar o colocar correctamente el triángulo rojo reflectante.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 100 €
24.20.1	No llevar o colocarse correctamente el chaleco reflectante.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 100 €
24.20.2	No mostrar la señal OK.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 300 €
25.1	Realizar reparaciones o reavituallamiento en parque cerrado.	Todas	Exclusión
25.1.7	Empujar un vehículo, en los lugares indicados, personas distintas a las autorizadas.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
25.1.7	Transportar una batería en el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
25.2.2	Reparar en las condiciones mencionadas.	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto.
25.2.5	Sobrepasar la hora establecida.	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto.
25.2.6	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el parque cerrado.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.
25.2.6	Volver a entrar en parque cerrado, después de haber salido de él.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Exclusión.

ANEXO Nº 2 - SEÑALIZACIÓN RALLYES

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO	25 m 25 m	
	CONTROL HORARIO	25 m 25 m	
	CONTROL HORARIO y SALIDA de TRAMO	25 m 50 m min 25 m	
	PUESTO de RADIO	100 m 55 cm \varnothing	
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA	100 m 55 cm \varnothing	
	LLEGADA de TRAMO	100 m 100 m 300 m 25 m	
	REAGRUPAMIENTO	ENTRADA 25 m 5 m SALIDA 25 m 5 m 5 m (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)	25 m 5 m	
	SALIDA ZONA de ASISTENCIA	25 m 5 m 10 m REPOSTAJE 55 cm \varnothing	
	CONTROL de NEUMÁTICOS		
	MARCAJE de NEUMÁTICOS	55 cm \varnothing	