

COPA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE ECO-RALLYES DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS 2024

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. - TRAMO DE CALIBRACION**
 - ✓ **Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)**
 - ✓ **Artículo 19. - REPOSTAJE / RECARGA OBLIGATORIO**
 - ✓ **Artículo 20. - SALIDA**
 - ✓ **Artículo 21. - CIRCULACIÓN**
 - ✓ **Artículo 22. - ASISTENCIA - OUVREURS**
 - ✓ **Artículo 23. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**
 - ✓ **Artículo 24. – ELIMINACION DE CARRERA POR RETRASO**
 - ✓ **Artículo 25. – TRAMOS DE REGULARIDAD**
 - ✓ **Artículo 26.- PARQUE CERRADO**
 - ✓ **Artículo 27. - CLASIFICACIONES**
 - ✓ **Artículo 28.- EMPATE EN UN RALLYE**
 - ✓ **Artículo 29.- TROFEOS**
 - ✓ **Artículo 30. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**
 - ✓ **Artículo 31. - ACTAS E INFORME FINAL**
 - ✓ **Artículo 32.- PUNTUACIONES**
 - ✓ **Artículo 33.- RESULTADOS A RETENER**
 - ✓ **Artículo 34.- EMPATES EN EL RESULTADO FINAL**
 - ✓ **Artículo 35.- TROFEOS PARA CLUBES/ESCUDERIAS / EQUIPOS**
 - ✓ **Artículo 36.- TROFEOS Y RECOMPENSAS FINALES**
-
- ✓ **ANEXO Nº 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES CTO. DE RALLYES DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS**
 - ✓ **ANEXO Nº 2 - Modelo REGLAMENTO PARTICULAR**
 - ✓ **ANEXO Nº 3 - Modelo SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN**
 - ✓ **ANEXO Nº 4 - CALCULO ENERGIA BATERIAS NO RECARGABLES (anexo 10. CEEAA – RFEdA)**

Artículo 1. - AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. - El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en la Copa de la Comunidad Valenciana de Eco-Rallyes de Energías Alternativas 2.024.

1.2. - En las pruebas de carácter estatal será de aplicación la reglamentación del Campeonato de España de Energías Alternativas de la R.F.E. de Automovilismo.

Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD

2.1. - Características las pruebas de Energías Alternativas:

Las pruebas que conforman el Campeonato de España de Energías Alternativas son competiciones automovilísticas en las que se valora la eficiencia en la conducción y la regularidad.

El objetivo último de las mismas es promover vehículos fabricados con nuevas tecnologías, diseñados para ahorrar energía y emitir la menor cantidad posible de sustancias contaminantes y CO₂. Estas competiciones también pretenden incentivar los hábitos al volante e impulsar la conducción eficiente y la movilidad sostenible priorizando el uso de la electricidad como fórmula para propulsar los vehículos.

Este certamen también representa un foro para los fabricantes, donde pueden probar y mostrar al público las nuevas tecnologías que han desarrollado para consumir menos energía.

En un eco Rallye se evalúa la capacidad de cada participante para conducir de la manera más eficiente posible a lo largo de un recorrido establecido, valiéndose para ello tanto de sus técnicas de ecoconducción como de las características de su vehículo, respetando con precisión los horarios de paso por una serie de puntos tanto públicos como secretos previstos por la organización.

Es importante destacar que las pruebas de Energías Alternativas no son competiciones de «velocidad» y se realizan en condiciones reales de tráfico y que, por lo tanto, ni los vehículos ni los miembros de los equipos necesitan un equipamiento de seguridad específico para participar en ellos. Los coches deberán ser de serie, estar oficialmente homologados para circular por vías públicas y encuadrarse en cualquiera de las tres categorías previstas en el Art.3 del reglamento Técnico.

2.2. - Definiciones

2.2.1. Inicio del Eco Rallye.

Un Eco Rallye comienza el día de las verificaciones.

2.2.2. Etapa

Cada una de las partes del Eco Rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 10 horas de conducción. Un tiempo máximo de 2 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

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

2.2.3. Sección

Cada parte del Eco Rallye separada por un reagrupamiento.

2.2.4. Tramo de regularidad

Parte del Itinerario en la que se desarrolla un tramo de regularidad con la carretera abierta al tráfico.

2.2.5. Sector de enlace

Las partes del itinerario que no son utilizadas como zona de regularidad.

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 50 Km./h, salvo autorización expresa de la RFEDA.

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

2.2.6. Reagrupamiento

Parada prevista por un organizador en régimen de Parque Cerrado, con un CH a la entrada y otro a la salida, con el objeto de — por una parte— seguir el programa del Eco Rallye, y —por otra— permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

La duración de un reagrupamiento será de 15 minutos como mínimo y 30 como máximo. Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la competición no sufra interrupciones de larga duración. Cualquier modificación, debe ser sometida a la aprobación de la FACV.

2.2.7. Neutralización

Tiempo durante el cual un equipo está parado por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentra en régimen de Parque Cerrado.

2.2.8. Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier operación, verificación, preparación o reparación en los vehículos, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en reglamento particular de la competición y en la que solo está permitido el acceso a los oficiales autorizados.

2.2.9. Asistencia prohibida

El abandono del itinerario por un vehículo o la presencia de un miembro del equipo en el recorrido durante un sector de regularidad o sector de enlace.

2.2.10. Final de Eco Rallye

La competición finaliza con la publicación de la clasificación final. La parte competitiva acaba al término de la recarga/reportajes finales.

IMPORTANTE: Se recuerda lo establecido en el CDI:

"... En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una prueba, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba siguiente del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie o, en un Colegio de Comisarios Deportivos constituido con tal fin y que será seleccionado por la autoridad responsable de la selección del Colegio inicial..."

2.2.11. Carnet de Control

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

2.2.12. Complemento

Documento oficial por escrito que forma parte del reglamento particular del Eco Rallye, destinado a modificar, precisar o completar este último. Los complementos estarán fechados, numerados y publicados. (Tablón de anuncios Web). Los concursantes (o miembros del equipo) deben firmar un acuse de recibo siempre que sea posible.

Los complementos serán publicados por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deberán ser sometidos a la aprobación de la FACV, salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
- Por los Comisarios Deportivos de la competición durante el desarrollo, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera.

2.2.13. Comunicado

Documento oficial por escrito de naturaleza informativa, que puede ser emitido por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera.

2.2.14. Decisión

Documento emitido por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos para comunicar sus conclusiones después de una encuesta, audiencia o investigación.

2.2.15. Concurante

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

2.2.16. Tripulación

La tripulación está compuesta por dos personas a bordo de cada vehículo, designadas como piloto y copiloto. Ambas deberán poseer la licencia correspondiente válida para el año en curso.

El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.

Además del piloto y copiloto, se define como miembro del equipo a toda persona relacionada con el mismo, cualquiera que sea la labor que realice.

2.2.17. Coche "00"

El Coche "00" saldrá entre 20 y 45 minutos antes que el primer participante para realizar una inspección del recorrido de la prueba y verificar que está en condiciones óptimas para la competición.

El coche "00" será conducido por el equipo de seguridad de la organización de la carrera y su función principal será la de comprobar el estado de la carretera, identificar posibles peligros, problemas de seguridad y asegurarse de que los puntos de control y la señalización están en su lugar correcto.

El coche "00" tendrá comunicación directa con el Director de Carrera al que deberá de informar de cualquier anomalía que pudiese detectar a lo largo del recorrido o en los TR's, indicando sobre todo el estado de la carretera.

2.2.17. Coche "0"

El Coche "0" saldrá 10 minutos antes que el primer participante para realizar una inspección del recorrido de la prueba y verificar que está en condiciones óptimas para la competición.

El coche "0" será conducido por el equipo de seguridad de la organización de la carrera y su función principal será la de comprobar el estado de la carretera, siguiendo las indicaciones del coche "00" y confirmando que no haya nuevas anomalías.

El coche "0" tendrá comunicación directa con el Director de Carrera al que deberá de informar de cualquier anomalía que pudiese detectar a lo largo del recorrido o en los TR's, indicando sobre todo el estado de la carretera.

Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. - La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana convoca para 2.024, la Copa de la Comunidad Valenciana de Eco-Rallyes de Energías Alternativas.

3.2. - La denominación de la Copa, 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 2.024, los siguientes Copas y Trofeos de la Comunidad Valenciana de Eco-Rallyes de Energías Alternativas:

- Copa de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Eléctricos.
- Copa de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Híbridos.
- Copa de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para pilotos y copilotos de Vehículos Híbridos Enchufables.
- Copa de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para vehículos de Vehículos Eléctricos.
- Copa de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para vehículos de Vehículos Híbridos.
- Copa de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para vehículos de Vehículos Híbridos Enchufables.
- Trofeo de la C.V. de Eco-Rallyes de Energías Alternativas para clubes/escudería/Equipos

3.4. - Será necesario que al menos existan dos pruebas puntuables, para constituir las Copas y Trofeos descritos en el art. 3.3.

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

- a) Las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para el 2.024.
- b) El Reglamento Deportivo, Técnico de la Copa y sus Anexos.
- c) El Reglamento Particular de la competición.

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

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

3.7. - 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 2.024, se deducirán los coeficientes para la temporada 2.025.

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

- Eco-Rallye puntuable para el Campeonato de España de Eco-Rallyes de E.A.: coeficiente 12.
- Eco-Rallye de la Copa de la Comunidad Valenciana: coeficiente de 10 a 12.
- Eco-Rallye de nueva creación o que no haya sido celebrado en la temporada anterior: coeficiente 10.

Baremación de los coeficientes: máxima Puntuación: 1.096 puntos = 100 %

- Coeficiente 10: de 548 a 755 puntos
- Coeficiente 11: de 756 a 898 puntos
- Coeficiente 12: de 899 a 1.096 puntos

4.1.1. – Los rallyes que obtengan menos de 548 puntos, el 50% de la puntuación máxima, serán sometidos a criterios de la Asamblea, que decidirá si son pruebas puntuables para la Copa de la Comunidad Valenciana de la temporada siguiente.

Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

(*)Excepto para Pruebas puntuables para la Copa de España de E.A.

Además de las contenidas en las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024 y en el presente Reglamento Deportivo de Rallyes de Energías Alternativas, 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:

5.3.1.- Se autorizan los rallyes nocturnos.

5.3.2.- El recorrido será de 290 a 330 Km, Cualquier variación de esa horquilla, tendrá que ser autorizado por la F.A.C.V.

5.3.3.- La longitud de los tramos de regularidad no deberá de ser inferiores a QUINCE (15) Kilómetros. Una longitud inferior, podrá ser aprobada previa solicitud del Organizador a la Comisión de Energías Alternativas y en ningún caso podrá afectar a más del 25% de los Tramos de regularidad previstos que compongan el recorrido.

5.3.4.- La distancia máxima del itinerario entre dos puntos de recarga deberá de ser de **150 a 170 Km**, teniendo en cuenta el terreno, el clima y los tipos de vehículos eléctricos que participen, salvo autorización expresa de la F.A.C.V.

5.3.5.- El participante será el responsable de asegurarse que su vehículo está preparado para acometer este tipo de pruebas.

5.3.6.- El tiempo disponible para la recarga intermedia deberá ser de 3 a 4 horas, salvo solicitud del Organizador a la FACV y autorización expresa de esta.

5.3.7.- Serán obligatorios los reagrupamientos entre la salida y la recarga intermedia y entre la recarga intermedia y final del Eco Rallye, salvo solicitud del Organizador a la FACV y autorización expresa de esta.

5.3.8.- Los Reagrupamientos se realizarán entre el final del primer tramo y el inicio del último tramo de regularidad de cada sección, salvo solicitud del Organizador a la Real Federación Española de Automovilismo y autorización expresa de esta.

5.4. - Tramos de regularidad

5.4.1.- Los tramos de regularidad serán abiertos al tráfico y con el ancho suficiente para que puedan circular a la vez dos vehículos en sentido contrario, salvo autorización expresa de la F.A.C.V.

5.4.2.- Como mínimo deberán realizarse 6 tramos diferentes por etapa, que no se podrán repetir, salvo autorización expresa de la F.A.C.V.

5.4.3.- Cada Organizador designará un Tramo de Regularidad Plus, que será el de mayor kilometraje que se realice después de la recarga intermedia (no tiene que ser el primero) y en el que se les atribuirán los puntos adicionales para el campeonato a los tres (3) participantes de cada categoría que obtengan las menores penalizaciones, según el Art. 26 apartado Tramo Regularidad Plus.

5.4.4.- Los puntos del Tramo de regularidad Plus (TR plus) únicamente serán otorgados a la Copa de la Comunidad Valenciana de pilotos y copilotos.

5.5.- La página Web con la información de la prueba actualizada deberá ser publicada 45 días antes de la celebración y continuamente debe ser actualizada en base a las necesidades y publicaciones del programa-horario.

5.6.- Las recargas deben de realizarse desde la red eléctrica y no desde un generador independiente.

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

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. (X-0000-ESP/CV) y por otras Federaciones Autonómicas de Automovilismo, válidas para 2.024.

Podrán acceder a la puntuación a los diferentes Copas de E.A., todos aquellos pilotos y copilotos que cumplan los siguientes requisitos aprobados por la Asamblea General de la F.A.C.V.:

Poseer licencia en vigor:

- como mínimo tipo **e-P** (Piloto Eco Rallyes) de la Comunidad Valenciana (e-P-0000-ESP/**CV**)
- como mínimo **e-CO** (Copiloto Eco Rallyes) de la Comunidad Valenciana (e-CO-0000-ESP/**CV**)

a) - Estar en posesión de la Copia de Licencia de Concursante del tipo **CP** de la licencia de Concursante de Automovilismo (**EC,CI,CC**), en vigor, y de la Comunidad Valenciana (CP-0000-ESP/**CV**)

*También podrán acceder los deportistas que cumplan con los requisitos del Art. 2.1 de la PPCC

Artículo 7. - NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

7.1.- Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo.

7.2.- Los equipos con vehículos eléctricos llegarán a las verificaciones técnicas con más del 70% de la batería, y el resto de vehículos con más del $\frac{3}{4}$ del depósito de combustible lleno. (Reglamento Técnico Art.7.6)

7.3.- Los vehículos que al presentarse en las verificaciones estén por debajo de lo estipulado en el Art. 7.2 serán penalizados, de acuerdo con lo definido con el Anexo 1.

7.4.- El piloto y el copiloto que figuren en la lista de autorizados a tomar la salida deberán completar la totalidad del recorrido. Todo cambio será penalizado con la descalificación de la prueba.

7.5.- Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido)

7.6.- Está prohibido al equipo bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.

7.7.- Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido.

7.8.- Toda la normativa de identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, figura en el Art. 11 y en el reglamento particular de la prueba.

7.9.- No participar en una ceremonia de entrega de premios (salvo fuerza mayor justificada), entrañará la descalificación.

7.10.- Los Ouvreurs están prohibidos. Su presencia implicará la descalificación del o de los participantes beneficiados.

7.11.-La asistencia al **Briefing** será obligatoria para – al menos - uno de los miembros del equipo (Piloto o copiloto) 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.

7.12.- El equipo que incurra en un adelanto de 15 o más segundos en 3 o más controles consecutivos de un TC será sancionado con una amonestación de forma inmediata por parte de Dirección de Carrera. Si se repite dicho comportamiento por parte del participante, será sancionado con la descalificación de la prueba inmediatamente. En caso de reiterado incumplimiento de este artículo, la F.A.C.V. tomará las medidas disciplinarias que estime oportunas.

7.13.-El equipo que adelante al vehículo que le precede en cualquier lugar del tramo por EXCESO DE VELOCIDAD será automáticamente sancionado con la exclusión de la prueba en el final de la sección en la que se haya producido. (para determinar esta sanción se tendrán en cuenta los tiempos invertidos por todos los participantes implicados en los

distintos controles intermedios y final, así como su orden de paso por estos.) En caso de reiterado incumplimiento de este artículo, la F.A.C.V. tomará las medidas disciplinarias que estime oportunas.

7.14.-Las descalificaciones por infracción de los artículos 7.12 y 7.13 siempre será un resultado (0 pts) a Retener.

7.15.-Los equipos participantes tienen la obligatoriedad de comunicar a la Dirección de Carrera, por el Teléfono de Emergencias, su estado y situación en caso de accidente o avería. En caso de no indicar inmediatamente su abandono a DC podrán ser sancionados.

• **Acciones que deben realizar en caso de abandono dentro de un Tramo Cronometrado:** En el momento del abandono deberán comunicar inmediatamente al Teléfono de Emergencias de la DC la situación y estado del equipo, así como si necesitan cualquier tipo de asistencia. En caso de no tener cobertura telefónica, y en caso de necesitar asistencia urgente deberán mostrar la señal de CRUZ ROJA del Road Book o el facilitado por la Organización. En caso contrario deben cumplir el Art. 24.20.2 del RD de Rallyes

• **Acciones que deben realizar en caso de abandono fuera de un Tramo Cronometrado (enlace):** Deberán comunicar inmediatamente a Dirección de Carrera por el Teléfono de Emergencias, su abandono e indicar su posición. Deberán entregar en DC o al Coche Banderas el Carnet de Ruta y los dispositivos GPS en su caso.

En caso de no realizarse esta comunicación con DC inmediatamente tras el abandono serán sancionados de la siguiente manera:

- 1ª vez en la temporada: 30 €
- 2ª vez en la temporada: 60 €
- 3ª vez en la temporada: 100 €

Estos importes deberán ser abonados antes de la siguiente prueba a realizar a la FACV.

En la ficha de seguimiento del participante deberá ser escrito el incumplimiento de dicho artículo para ser tenido en cuenta en la siguiente prueba.

7.16.- No acudir a la hora señalada para la última desconexión del vehículo en el parque cerrado será penalizado por cada minuto con 0,1 puntos en el Índice de Eficiencia, llegando a la descalificación a partir de los 15 minutos de la hora teórica de entrada a la desconexión.

Artículo 8. – VEHÍCULOS ADMITIDOS

VER REGLAMENTO TÉCNICO Art. 3

Artículo 9. - SEGUROS

Será de aplicación el artículo 8 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

Artículo 10. - PUBLICIDAD

Será de aplicación el artículo 9 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

Artículo 11. - OFICIALES

11.1. - Comisarios Deportivos

Será de aplicación el artículo 16.3 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

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 pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes de E.A.

11.2.- Observador FACV

Será de aplicación el artículo 18 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

11.3. - Delegado Técnico

Será de aplicación el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

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

11.5. – Oficial relaciones con los Concursantes

Será de aplicación el artículo 16.7 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

11.6. – Responsable de Prensa

Será de aplicación el artículo 16. 9 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

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

12.1.- Inscripciones

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 2.024. En la pruebas puntuables para el Campeonato de España que se celebren en la Comunidad Valenciana, las inscripciones y los Derechos de Inscripción se ajustarán a lo previsto en el reglamento del CEEA.

12.1.1.- El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones.

12.1.2.- El cierre de inscripciones se realizará a las 20.00 horas del lunes anterior a la celebración de la competición.

12.1.3.- La Lista Oficial de Inscritos deberá ser publicada -como máximo- a las 20:00h del miércoles anterior a la celebración de la competición.

a) Para su confección 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 Nº de Licencia del Concursante o Autorización de copia.
- Nombre, Apellidos, Nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. del Piloto y Copiloto
- Marca y Modelo, cilindrada del vehículo así como su Grupo y Clase correspondiente.

b) La lista de inscritos se confeccionará siguiendo criterios de palmares y seguridad.

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.

El Organizador debe publicar en las 24 horas siguientes a la publicación de la lista Oficial de Inscritos, OBLIGATORIAMENTE, el horario individualizado para la realización de las Verificaciones Administrativas y Verificaciones Técnicas Iniciales.

12.1.4.- Al formalizar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a los reglamentos aplicables al CRCV 2.023.

12.1.5.- Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por el Organizador, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose adjuntar copia de los documentos solicitados (Licencias, Permiso de conducción, Ficha Homologación, etc.) 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.

12.1.6.- De acuerdo con lo especificado en el Artículo 3.14 del CDI un organizador podrá rechazar una inscripción. En este caso, el interesado deberá ser informado lo más tarde cinco días antes de la Prueba.

12.1.7.- En el caso de que el Reglamento Particular limitará el número de participantes y éste fuese sobrepasado, se establecerá la lista de equipos admitidos teniendo en cuenta su palmares y orden de recepción de las mismas. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.

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

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

Solamente la FACV puede autorizar el cambio conjunto de piloto y copiloto.

El cambio de vehículo se permitirá hasta el comienzo de las verificaciones técnicas previas al inicio de la Prueba.

12.1.9. - Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la Prueba, un vehículo no se correspondiera con las características de la Clase en la que se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos a la Clase que le corresponda.

Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones, salvo autorización expresa de la FACV, el piloto puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del comienzo de las verificaciones.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar parte en los primeros entrenamientos oficiales.

12.1.10. - 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.

12.2.- Derechos de inscripción

12.2.1.- Los derechos de las inscripciones debidamente formalizadas hasta 7 días antes de la fecha y hora fijadas para el cierre de inscripciones, 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 %.

En la pruebas puntuables para el Campeonato de España que se celebren en la Comunidad Valenciana, las inscripciones y los Derechos de Inscripción se ajustarán a lo previsto en el reglamento del CEEA.

12.2.2.- 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.

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 las Verificaciones Previas de la prueba y su ausencia haya sido comunicada por el interesado y por escrito al organizador, con un mínimo de tres días de antelación al comienzo de dichas Verificaciones Previas.

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 2) y deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la F.A.C.V.

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 de la Copa de la Comunidad Valenciana de Energías Alternativas 2.022, así como en los Complementos al Reglamento, si los hubiere, deberá figurar el título del Copa, tal y como recoge el artículo 1.1 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Energías Alternativas, 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 Concursante 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 Concursante o por los miembros de su equipo, será juzgado por los Comisarios Deportivos que podrán imponer una penalización que puede llegar a la **DESCALIFICACIÓN**, o en caso de extrema gravedad dando traslado del mismo al Tribunal de Disciplina Deportiva de la FACV.

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 Concursante 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.

PANELES PUERTAS:

- Altura: 17 cm
- Anchura: 67 cm
- Bordes: 1 cm (blanco)

ESPACIO PARA LOS NÚMEROS:

- Altura: 15 cm
- Anchura: 20 cm
- Color: Negro mate

NUMEROS:

- Altura: 14 cm
- Anchura: 18 cm
- Ancho de trazo: 2 cm
- Color: PMS 803 (verde fosforescente)
- Tipografías recomendadas:
 - Switzerland Bold / Helvética Bold
 - Franklin Bold
 - Futura Bold

PUBLICIDAD OBLIGATORIA:

- Altura: 15 cm
- Anchura: 44 cm

65 cm

17 cm

15 cm

44 cm

67 cm

14 cm

20 cm

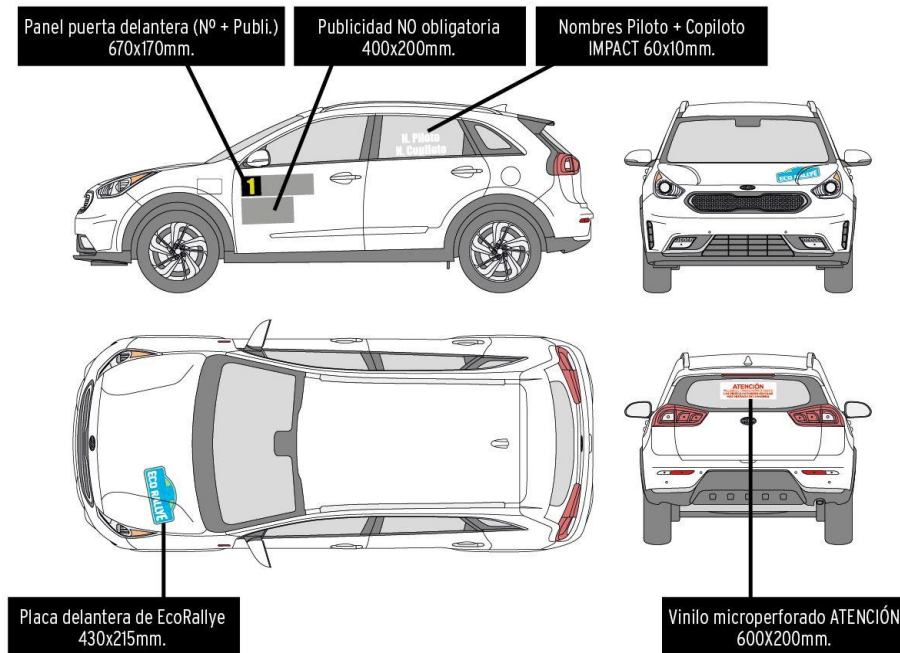
c) **Cristal trasero:**

La placa del cristal trasero será de 480 x 160 mm, en vinilo microperforado impreso y contendrá el sello de homologación. Será de fondo blanco con caracteres Impact en color Rojo (#F83005) y que ponga: ATENCIÓN PRUEBA DE CONDUCCIÓN EFICIENTE. La FACV dispone del archivo que será facilitado a cada organizador que lo solicite.



d) 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.



14.2. - Será obligatorio que los vehículos lleven rotulados los nombres de piloto y copiloto, que deberán ser colocados en los cristales laterales traseros, siguiendo las siguientes condiciones:

- Caracteres Impact blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
- La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúsculas y el resto en minúsculas.
- El nombre del piloto figurará arriba en ambos lados del vehículo.

14.3.- 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 DESCALIFICACIÓN.

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. Se entregarán dos (2) Road-Book, el primero se entregará una (1) hora antes de la salida de Etapa, y el segundo una (1) hora antes de la salida de la tarde (recarga intermedia).

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 EA

Con el fin de reducir al máximo la impresión de documentos en formato papel, el organizador deberá ofrecer un Road-Book en formato pdf. Opcionalmente tendrá un Road-Book en formato papel a disposición de los participantes que lo requieran en la hoja de inscripción. 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– Libro de Ruta (Road Book) será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos en Regularidad y en el Índice de Eficiencia.

15.4- La longitud de los tramos de regularidad debe ser exacta, y la precisión será el metro y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera aproximadamente a 50 centímetros del borde derecho del carril.

Artículo 16. - CARNE DE CONTROL

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

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

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

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

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

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

16.7. – Salvo que se indique lo contrario, únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.

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

16.9.- Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control y la documentación oficial del Eco Rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

Artículo 17. – TRAMO DE CALIBRACION

17.1.- El organizador deberá facilitar el lunes anterior al comienzo de la prueba a los participantes la situación y longitud exacta de un "Tramo de Calibración" que tendrá una longitud de entre 5 y 8 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido ~~hecha~~ realizado con el mismo aparato calibración que haya servido para la realización del rutómetro oficial y la precisión será al metro.

17.2.- Se deberá informar de las condiciones de medición del recorrido del tramo de calibración (Ubicación de la sonda).

17.3.- El organizador deberá presentar a la FACV el tramo de calibración en el formato oficial para su aprobación.

17.4.- El tramo de calibración no podrá discurrir por autopistas, autovías, rotondas, ni carreteras desdobladas. Deberá ser medido circulando aproximadamente a 50 centímetros del borde derecho de la carretera, intentando que el recorrido de este se identifique con los tramos de regularidad o pudiendo formar parte del recorrido de la prueba.

Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

VER REGLAMENTO TÉCNICO Art. 3

Artículo 19. -REPOSTAJE / RECARGA OBLIGATORIO

VER REGLAMENTO TÉCNICO Art. 3

Artículo 20. - SALIDA

20.1. - Parque Pre-Salida

20.1.1. - Antes de la salida, los vehículos participantes serán agrupados en un Parque Pre- salida.

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

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

20.1.4. - 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.

20.2. - Salida.

Para la Copa de la Comunidad Valenciana de Rallyes de E.A. 2.023 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 de la Copa del año anterior.

Para las siguientes pruebas se establecerá el orden de salida en función de su clasificación del campeonato hasta la fecha de celebración de la prueba.

En cualquier caso, estos órdenes pueden ser alterados por la F.A.C.V. (*) Excepto para Pruebas puntuables para la Copa de España de E.A.

20.3. - Procedimiento de salida

20.3.1. - La hora exacta de salida figurará en el Carné de Control de cada equipo. El equipo completo deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista. El C.H. de salida del Eco Rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del Eco Rallye.

20.3.2. - 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.

20.3.3. - 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.

20.3.4. - 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. El Director de carrera, deberá dejar un intervalo de 5 minutos entre cada categorías.

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

20.3.6.- El último participante de regularidad irá seguido del coche de cierre de la competición.

20.4.- Reincorporación de un vehículo a la carrera

19.4.1.- General.

Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito (modelo en Road-Book), al Director de Carrera a través del Oficial Relaciones con los participantes para que autorice su reincorporación a la competición. Esta solicitud deberá de realizarse con una antelación de al menos 15 minutos respecto a la hora teórica de salida del primer participante de su categoría.

20.4.2.- Penalizaciones.

Están indicadas en el ANEXO nº 1, del presente reglamento deportivo.

20.4.3.- Reparaciones.

En caso necesario, el equipo deberá de pedir permiso a través del Oficial Relación con los Participantes (Art. 11.5). Una vez autorizada y finalizada la reparación el vehículo deberá ser presentado y será inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la competición para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo y que sigue cumpliendo con la normativa del campeonato. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

20.4.4.- Orden de salida y clasificación.

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida en la posición que determine el Director de carrera.

Artículo 21. - CIRCULACIÓN

- 21.1.- Durante todo el desarrollo del Eco Rallye, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación y las medias propuestas por el Organizador.
- 21.2.- Los agentes o jueces de hecho que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.
- 21.3.- Incluso en el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en este Reglamento, bajo reserva de que:
- 21.4.- La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.
- 21.5.- La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a duda la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.
- 21.6.- Si los Comisarios Deportivos consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al CAD de la FACV para la apertura – si así lo estima oportuno el citado CAD – de un expediente disciplinario.
- 21.7.- Con el objetivo de verificar que los participantes cumplen con la normativa de tráfico, será obligatorio controlar aleatoriamente durante el recorrido los cruces y las señales de STOP. En estos últimos el participante deberá de detenerse como mínimo dos (2) segundos y se generará un informe por parte del Jefe de Cronometraje confirmando el comportamiento de cada participante en cada uno de estos puntos.
- 21.8.- Durante el recorrido se podrán instalar radares de tramo con el fin de controlar el exceso de velocidad. Toda infracción será comunicada por el jefe de cronometraje a los comisarios deportivos que determinarán su penalización si esta existiese.
- 21.9.- De la misma forma, durante el recorrido también se podrán instalar radares de tramo con el fin de controlar la velocidad mínima estipulada. Toda infracción será comunicada por el jefe de cronometraje a los comisarios deportivos que determinarán su penalización si esta existiese.
- 21.10.- Los atascos, accidentes y obstrucciones en la vía deberán ser superados por los participantes por sus propios medios, con pleno respeto de las normas de tráfico y no habrá tiempo de neutralización para este tipo de incidentes. Con este fin se anulará el peor resultado que cada participante haya obtenido por retraso en un control secreto a lo largo de todo el Eco Rallye, con un máximo de 30 puntos.
- 21.11.- El Colegio de Comisarios Deportivos podrá determinar si es necesario neutralizar los puntos de control que estimen oportunos, debido a que el atasco, accidente u obstrucción haya afectado a un alto porcentaje de los participantes. Esta decisión será tomada de acuerdo con un informe del responsable de cronometraje y/o GPS.

Artículo 22. – ASISTENCIA - OUVREURS

No están permitidos "Ouvreurs" ni cualquier vehículo que siga el recorrido y tenga relación directa con algún participante. Su presencia implicará la descalificación del o de los participantes implicados. El organizador situará jueces de hecho de forma aleatoria, a fin de controlar el paso físico de los participantes, así como los vehículos no permitidos.

Artículo 23. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

23.1. Disposiciones generales

- 23.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, controles de Reagrupamiento), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro)
- 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 m. el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 m. más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.
- 23.1.3. Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 bandas transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación puede ser efectuada en la zona de Control.
- 23.1.4. Los equipos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto.
- 23.1.5. La duración de la parada en cualquier zona de control no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control
- 23.1.6. Esta prohibido circular marcha atrás en una zona de control.

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

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

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

23.1.10. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la descalificación.

23.1.11. 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 será la establecida en el Art. 23.2.2

23.2.2. Todos los controles (Controles Horarios y de Paso) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas:

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO	← 25 m →	
	CONTROL HORARIO	← 25 m →	
	REAGRUPAMIENTO	← 25 m → → ← 5 m → → 25 m →	

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

23.4.1. En estos controles identificados por los paneles indicados en el Art. 23.2.2, Los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el Carnet de Control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

23.4.2. El Organizador que tenga previsto realizar un Control de Paso, podrá organizar un control de firmas. Será obligatorio seguir las instrucciones de los oficiales previstos. Asimismo, el tiempo del Sector deberá ser aumentado en 3 minutos.

23.5. Controles horarios

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

23.6. Procedimiento de control

22.6.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo 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.

22.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de Control, solo 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 Carnet de Control al comisario en funciones.
- 23.6.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado Carnet.
- 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 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 Carnet al comisario en funciones corresponde Ejemplo: Un equipo que debe pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de Control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59"
- 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. Por último, cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de un equipo (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos.
- 23.7. Procedimiento de salida en los Tramos de Regularidad**
- 23.7.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un Tramo de regularidad, la hora de presentación inscrita en el Carnet de control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.
- 23.7.2. En el Control Horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el Carnet de Control, por una parte, la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de (3) minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para tomar la salida.
- 23.7.3. Después de haber pasado el C.H., el vehículo proseguirá inmediatamente hasta el comisario-cronometrador o Auto-Salida del Tramo de regularidad.
- 23.8. Controles de Reagrupamiento**
- 23.8.1. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.
- 23.8.2. Estas zonas de Reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del Reagrupamiento y no la duración de este.
- 23.8.3. A su llegada a los controles de Reagrupamiento, los equipos entregaran a los comisarios del puesto su Carnet de Control y recibirán el nuevo Carnet de Control con la hora prevista de salida del Reagrupamiento. A continuación, deberán inmediatamente y directamente conducir su vehículo al Parque Cerrado.
- 23.8.4. Después de un Reagrupamiento los vehículos tomarán la salida a criterio del director de Carrera.

Artículo 24. - ELINIMACION DE CARRERA POR RETRASO

- 24.1. 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 Eco Rallye, entrañará la eliminación de carrera del

equipo por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

24.2. 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.

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

24.4. La eliminación de carrera por sobrepasar el máximo autorizado sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa, al transcurso del minuto ideal de presentación.

Artículo 25. - TRAMOS DE REGULARIDAD

25.1.- Salida a los tramos de regularidad

25.1.1.- La salida al tramo podrá realizarse con intervención de un comisario-cronometrador o por sistema de "Autosalida".

25.2.- Medias en tramo de regularidad:

25.2.1.- La media en los tramos de regularidad será siempre inferior a 49,9 km/h. y deberá ser adecuada al tipo de carretera por la que se circule en cada momento.

25.2.2.- Los vehículos inscritos saldrán en el siguiente orden:

1. Vehículos Eléctricos
2. Vehículos Híbridos

25.2.3.- Es obligatorio los cambios de media en los tramos de regularidad.

25.2.4.- El Director de Carrera propondrá una media alternativa un 5% más baja que será establecida o no al criterio de los Comisarios Deportivos.

25.3.- Cronometraje:

25.3.1.- Sistema de cronometraje:

25.3.1.1.- El cronometraje se realizará a la décima de segundo y penalizará el adelanto y el retraso a razón de 1 décima de punto por cada décima de segundo.

25.3.1.2.- La detección del vehículo, registro de hora de paso y dorsal del vehículo debe ser automática (no activación manual).

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

25.3.2.4.- Se instalará en cada vehículo uno o más transponders de cronometraje, en la posición que establezca el organizador. Estos dispositivos estarán bajo la responsabilidad exclusiva del participante, que estará obligado a devolverlos a la finalización de la prueba.

25.3.2.5.- Se podrá añadir, modificar o sustituir el transponder o GPS de seguimiento instalados por el organizador, notificándose a los Comisarios Deportivos.

25.4.- Penalizaciones:

25.4.1.- Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia (adelanto o retraso) sobre el tiempo marcado por la organización en cada control de una prueba cronometrada de regularidad. Con un máximo de 900 puntos por control. Se tendrá en cuenta desde la primera décima de desviación sobre el tiempo ideal.

25.4.2.- Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control de salida con comisario-cronometrador o por sistema de autosalida.

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

Artículo 26.- PARQUE CERRADO

26.1. Definición

26.1.1. Desde su entrada a un Parque de Salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de estos.

26.1.2. Desde su entrada en una Zona de Control hasta la salida de esta.

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

26.2. Generalidades

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

26.2.2. En el interior de los Parques Cerrados los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 20 Km./h.

26.2.3. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 20 minutos antes de su hora de salida. Para salir de un Parque Cerrado, de Reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 20 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer en el interior de este.

26.2.4. Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, el equipo deberá obligatoriamente hacer caso a los Comisarios Técnicos en aquellos vehículos que necesiten recargar. El resto deberán parar el motor y abandonar inmediatamente el Parque Cerrado y a partir de ese momento la entrada estará prohibida para el equipo.

26.3. Reparación en el Parque Cerrado (P.C.)

26.3.1. Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación, no obstante si los Comisarios Técnicos de un Eco Rallye consideran que el estado de un vehículo está defectuoso que la seguridad de este pueda verse afectada, podrá ser reparado – previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos – dentro del P.C.

26.3.2. Si la reparación no se ha finalizado antes de la hora de salida del P.C. programada, al vehículo afectado se le asignará una nueva hora de salida. El retraso respecto a la hora programada será penalizado.

26.4. Parque Cerrado al final del Eco Rallye

26.4.1.- La no comparecencia a la hora indicada para la desconexión o para ir a los repostajes será penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos.

26.4.2.- Los vehículos permanecerán en parque cerrado después de la recarga y repostaje final hasta la apertura del parque después de la ceremonia de entrega de premios. En caso de que el organizador decida cambiar la ubicación del Parque Cerrado final, podrá realizarlo siguiendo el Reglamento Deportivo y previa aceptación de la FACV.

Artículo 27. -CLASIFICACIONES

27.1.- Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones finales de la prueba se efectuarán sobre la lista de los participantes que hayan concluido la misma. Cada participante obtendrá una Puntuación (P) determinada por la suma de su Índice de Regularidad Normalizado (IRN) y su Índice de Eficiencia Normalizado (IEN).

La clasificación final de cada categoría se formará ordenando a los participantes en orden creciente de su puntuación (P).

$$P = IRN + IEN$$

Donde:

$$IRN = \frac{\text{Índice de Regularidad (IR)}}{\text{Índice de Regularidad de Referencia (IRR)}} \quad IEN = \frac{\text{Índice de eficiencia (IE)}}{\text{Índice de Eficiencia de Referencia (IER)}}$$

Donde:

IER = Menor Índice de Eficiencia de todos los participantes de la categoría

De esta forma, el Índice de Regularidad Normalizado (IRN) que será el resultado del cociente entre el índice de regularidad (IR) y el Índice de Regularidad de Referencia (IRR).

El Índice de Eficiencia Normalizado (IEN) que será el resultado del cociente entre el Índice de eficiencia (IE) de cada participante y el Índice de Eficiencia de Referencia (IER).

Estos valores normalizados, son para valorar el desempeño de cada uno de los participantes

En el cálculo de la Puntuación (P), del Índice de Regularidad Normalizado (IRN) y del Índice de Eficiencia Normalizado (IEN) se utilizarán 3 decimales, redondeando a la milésima en cada uno de los cálculos.

A continuación, se muestra un ejemplo del procedimiento para establecer las clasificaciones en una de las categorías.

CLASIFICACIÓN REGULARIDAD												
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	P.C.	PUNTOS	PENAL	PR	PTS	IR	IRN
1	1	ECO TEAM	ESCUADERIA CB	Jose M. Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	100	38,1	0,0	4,6	33,5	0,223	1,000
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	100	59,6	0,0	19,1	40,5	0,270	1,210
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Víctor Rodríguez	OPEL MOKKA E- ULTIMATE	100	39,0	60,0	6,0	93,0	0,620	2,780
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanesa Casal	KIA EV6	100	326,8	0	13,1	313,7	2,091	9,376
5	7	WBOX	ESC. HSUR	Eva Cortés Adriana Salas	MERCEDES EQE	100	1840,3	120,0	30,0	193,3	8,560	38.385

CLASIFICACIÓN EFICIENCIA							
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IE	IEN
1	1	ECO TEAM	ESC. CB	Jose Manuel Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	0,8	1
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	0,805	1,006
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Víctor Rodríguez	OPEL MOKKA E-ULTIMATE	1,02	1,275
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanesa Casal	KIA EV6	1,0356	1,295
5	7	WBOX	ESC. HSUR	Eva Cortés Adriana Salas	MERCEDES EQE	1,504	1,88

CLASIFICACIÓN COMBINADA								
ELÉCTRICOS (BEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	1	ECO TEAM	ESCUADERIA CB	Jose Manuel Herrera Javier Pérez	HYUNDAI KONA	1,000	1,000	2,110
2	4	TOYOTA ESP	RACE	Santiago Ortega Javier Sánchez	TOYOTA BZ4X	1,210	1,275	2,485
3	3	OPEL ESP	OPEL ESP	Jose A. González Víctor Rodríguez	OPEL MOKKA E- ULTIMATE	2,780	1,880	4,660
4	6	NV MVL	ESC. LACOR	Beatriz Álvarez Vanesa Casal	KIA EV6	9,376	1,295	10,671
HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	29	GZCAR	RACE	Marta Gallego Pedro Rey	VOLVO XC40	1,000	1,000	2,000
2	28	CO.AUTOMOVIL	BM. TOYOTA	Sergio Blanco Daniel Gutiérrez	TOYOTA RAV4	1,210	1,350	2,560
3	30	F.MOTOR	ESC. MILUC	Antonio Rodríguez Carmen Sánchez	FORD KUGA	2,780	1,983	4,763
HÍBRIDOS (HEV)								
P	Nº	EQUIPO	CONCURSANTE	Piloto / Copiloto	VEHÍCULO	IRN	IEN	TOTAL
1	33	TOYOTA ESP	SPORT RS	Roberto Rodríguez Ana Ruíz	TOYOTA YARIS	1,000	1,000	2,000
2	32	BAUTO	RACE	Elena Gil Roberto García	HYUNDAI IONQ HEV	1,210	1,368	2,578
3	34	CCOP	ESC. ML COMPETICIÓN	Jorge Martín Alberto Martínez	TOYOTA COROLLA	2,780	1,954	4,734

27.1.1.- En el caso de empate, ganará el participante mejor clasificado en el índice de Eficiencia Normalizado (IEN).

27.1.2.- En caso de que la puntuación (P) de un participante sea igual o superior a 10, dicho participante no optará a sumar los puntos de esa prueba para el Campeonato de la C.V. de E.A.

27.1.3.- Habrá tres Clasificaciones Finales, Vehículos Eléctricos, Vehículos Híbridos Enchufables y Vehículos Híbridos.

27.1.3.- Las clasificaciones finales deben contener el nombre y la fecha de la competición, el logotipo de la FACV y del Club organizador, el nombre, apellidos y nacionalidad de los participantes, pilotos y copilotos, Concurante, la marca, el tipo y la categoría del vehículo, (IR), (IE), y la suma de las dos.

27.2. Publicación de resultados

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

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

Clasificación Provisional: clasificación publicada por el Director de Carrera.

Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

27.2.2. **Publicación**

Clasificación Provisional TR Plus: clasificación publicada por el Director de Carrera al final del mismo.

Clasificación Final TR Plus: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

27.3.- Índice de Eficiencia (IE)

27.3.1.- La clasificación de Índice de Eficiencia se realizará con los valores de las Etapas mediante la siguientes fórmulas:

27.3.2.- Vehículos Eléctricos (BEV), Híbridos (HEV) y Vehículos Eléctricos de Pila de Combustible (FCEV)

$$IE = \left(\frac{100 \times ER}{D} \right) \div COV$$

Abreviaturas:

IE= Índice de Eficiencia

ER= Energía Recargada (kWh)

D= Kilómetros de la Prueba (Km)

COV= Consumo Oficial del Vehículo

27.3.2.1.- Híbridos enchufables

$$IE = \frac{Cp + \text{Penalización en la prueba}}{COVc}$$

IE Índice de Eficiencia (%)

$$IE = \frac{\frac{Lt}{D - \frac{ER}{BT}} + \text{Penalización en la prueba}}{\frac{COV}{100 - Ae}}$$

Abreviaturas:

IE = Índice de Eficiencia

Lt: Litros repostados al final de la prueba (L)

D = Kilómetros de la prueba (Km)

ER= Total de cargas durante la prueba (kWh)

BT: Batería total (kWh)

Ae: Autonomía eléctrica (km)

COV: Consumo facilitado por la RFEDA (L/100km)

Cp: Consumo del participante en la prueba (L/Km) $Cp = \frac{Lt}{D - \frac{ER}{BT}} = \frac{Lt}{KMc}$

KMc: km recorridos con combustible (km) $KMc = KMt - KMe$

KMe: km recorridos en eléctrico (km) $KMe = \frac{ct}{COVe}$

COVe: consumo con motor eléctrico (kWh/km) $COVe = BT/Ae$

COVc: consumo de combustible con motor de combustión (L/km) $COVc = COV / (100 - Ae)$

27.3.3.- Se utilizará la siguiente tabla para convertir en kWh, los litros de combustible consumidos.

Tabla de Conversión Energética	
Combustible	kWh/Kg
Gasolina (L)	8,849
Diesel (L)	9,860
Hidrógeno (Kg)	18,366

27.3.5.- En el caso de que, durante las recargas de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables, se produzca alguna incidencia y no sea posible realizar la carga de las baterías al 100%, se seguirá lo indicado en el ANEXO 6. (RT EA de la RFEDA)

27.3.6.- La Clasificación del Índice de Eficiencia (IE), será publicada después de finalizar el proceso de repostaje/ recarga final y en ella se hará constar los datos de la Energía Consumida (EC), la distancia total de la prueba correspondiente a su categoría obtenida del Road-Book y el peso del Vehículo y el Índice de Eficiencia resultante.

27.3.7. La Clasificación Provisional del Índice de Eficiencia, será publicada por el Director de Carrera según programa.

27.3.8. La Clasificación final del Índice de Eficiencia, será publicada por los Comisarios Deportivos según programa.

27.4.- Índice de Regularidad (IR)

27.4.1.- El Índice de Regularidad es la relación entre la suma de puntos de regularidad y de las penalizaciones en CH, entre el número total de Controles de Regularidad.

27.4.2.- La clasificación, con los puntos de penalización por adelanto o retraso en cada control, el punto kilométrico de cada control y la general acumulada después de cada tramo de regularidad, deberá estar disponible en la web designada por la organización un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último coche por meta.

27.4.3.- Al finalizar la Etapa del día, se publicarán las clasificaciones de Regularidad, donde se hará constar el número de controles, puntos, penalizaciones y el índice de regularidad obtenido.

27.4.4. La Clasificación provisional del Índice de Regularidad, será publicada por el Director de Carrera según programa.

27.4.5. La Clasificación final del Índice de Regularidad, será publicada por los Comisarios Deportivos según programa.

Artículo 28. -EMPATE EN UN RALLYE

En caso de empate en un rallye, será ganador el equipo que tenga:

- Más "ceros" al paso por los controles de cronometraje de los tramos cronometrados.
- De persistir el empate, se considerarán las penalizaciones "unos", "doses", "treses", etc.
- De persistir el empate, se considerará el menor penalizado en el primer Control de Cronometraje de la prueba, segundo, y así hasta deshacer el empate.

Artículo 29. -TROFEOS

La entrega de premios y trofeos deberá realizarse según lo dispuesto en el ANEXO VIII de las PPCC de la FACV para 2.023.

Trofeos para piloto y copiloto de los tres primeros vehículos clasificados de cada categoría.

Trofeos EQUIPO de cada categoría

Primer clasificado en el TR+ en cada categoría

Artículo 30. - RECLAMACIONES Y APELACIONES

Será de aplicación el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. 2.024.

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

32.1.- En cada una de las competiciones puntuables, se otorgarán las siguientes puntuaciones en cada una de las Copas y Trofeos convocados: (se multiplicarán los puntos obtenidos por el coeficiente de la Prueba).

CLASIFICACIÓN GENERAL

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

CLASIFICACIÓN Tramo de Regularidad Plus

Posición	1º	2º	3º
Puntos	1'5	1	0'5

32.2.- En el caso de que uno de los Eco Rallyes no se pueda celebrar en su totalidad, los puntos del Campeonato se otorgarán en base a la clasificación establecida:

- Puntos completos si se ha ejecutado el 75% o más de la duración programada del recorrido de la prueba.
- La mitad de los puntos si se ha corrido el 50% o más pero menos del 75% de la duración programada de la prueba.

- Un tercio de los puntos si se ha corrido el 25% o más pero menos del 50% de la duración programada de la prueba.
- Sin puntos si se ha corrido menos del 25% de la duración programada de la prueba.

Esto se aplica únicamente a los puntos del campeonato. Los decimales se redondearán hacia arriba o hacia abajo al número completo más cercano.

Los puntos otorgados por el Tramo de Regularidad Plus no están sujetos a esta atribución de puntos reducidos.

Si por cualquier circunstancia el TR+ no se pudiese celebrar, su puntuación no será otorgada.

Artículo 33. -RESULTADOS A RETENER

Será de aplicación el Artículo 3.6 de la PPCC de la FACV para 2.024. Será necesario haber participado en al menos dos pruebas puntuables para optar a la Copa de la Comunidad Valenciana de Eco-Rallyes de Energías Alternativas 2.024.

Artículo 34. – EMPATE EN EL RESULTADO FINAL

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en el Art. 23 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la Comunidad Valenciana vigente.

Artículo 35. -TROFEO PARA ESCUDERÍAS y EQUIPOS

35.1.- Trofeo de ESCUDERÍAS

35.1.1. Cada Escudería participante deberá estar en posesión de la licencia de concursante colectivo, EC.

35.1.2. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los dos mejores resultados de los pilotos integrantes de la Escudería, en cada categoría.

35.1.3. La clasificación final del trofeo de Escudería, deberá respetar lo dispuesto en el Art.31 referente a las puntuaciones.

35.1.4. El ganador final del trofeo será la de Escudería, que más puntos acumule a lo largo de la temporada en base a lo dispuesto en el Art.32 referente a resultados a retener.

35.2.- Trofeos de EQUIPOS

35.2.1. En la lista de inscritos deberá incluirse un apartado para "EQUIPO", donde se incluirá el nombre del concesionario correspondiente a cada participante.

35.2.2. No será obligatorio estar en posesión de licencia.

35.2.3. Para la clasificación de cada competición se tomarán en cuenta los 2 mejores resultados de los pilotos integrantes en el apartado "EQUIPO" antes citado.

35.2.4. La clasificación final deberá respetar lo dispuesto en el Art. 31 referentes a las puntuaciones.

35.2.5. El ganador final del Trofeo será el que más puntos acumule a lo largo de la en base a lo dispuesto en el Art. 32 referente a resultados a retener.

Artículo 36. - TROFEOS Y RECOMPENSAS FINALES

Al final de la temporada, en la Gala de Campeones FACV se concederán, como mínimo, los siguientes TROFEOS:

- Clasificación general Pilotos de Vehículos Eléctricos	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación general Copilotos de Vehículos Eléctricos	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación general Pilotos de Vehículos Híbridos	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación general Copilotos de Vehículos Híbridos	CAMPEON	TROFEO

ANEXO 1. - RESUMEN DE PENALIZACIONES.

Art.	Motivo	Vez	Sanción
7.1. (***)	Comportamiento incompatible con el espíritu deportivo.	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos.
7.2. (***)	Presentarse a las verificaciones con menos porcentaje de lo indicado.	1ª vez 2º vez 3º vez	Amonestación verbal 0,5 puntos más en el Índice de Eficiencia 1,0 punto más en el Índice de Eficiencia
7.4.	Abandono de un miembro del equipo.	Todas	Descalificación.
7.5	Admisión de un tercero a bordo.	Todas	Descalificación
7.6.	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que les adelanten.	Todas	Mínimo 60 puntos.
7.7.	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo.	Todas	Descalificación.
7.9.	No participar en la ceremonia de entrega de premios.	Todas	Descalificación.
7.10	Intervención de "ouvreaurs"	Todas	Descalificación
7.11	No asistencia al Briefing.	1ª 2ª 3ª	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida.
7.12	Adelanto de 15 o más segundos en 3 o más controles consecutivos	1ª 2ª	Amolestación Descalificación
7.13	Adelantar a Vehículo que precede por exceso de Velocidad	Todas	Descalificación
7.15	No realizar la comunicación con DC inmediatamente tras el abandono	1ª 2ª 3ª	30 € 60 € 100€
14	Incumplimiento de la normativa sobre publicidad.	1ª 2ª 3ª	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida.
14.3.a	Ausencia de uno de los números o placa de rallye.	Todas	Mínimo:50€
14.3.b	Ausencia de los números o placas de rallye.	Todas	Descalificación
15.3 (*)	No seguir el itinerario establecido	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del CDI y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos, Mínimo 0,75 puntos más en el Índice de Eficiencia.
16.2.	Carnet de Control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	Descalificación
16.3.	No presentar el Carnet de Control en los puestos correspondientes	Todas	Descalificación
16.4.	Hacer rectificaciones o modificaciones en el Carnet de Control	Todas	10.000 puntos
16.5.	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un C.H. No entrega del Carnet de Control en cada control.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba. Mínimo 30 seg.
18.1. (***)	Realizar las verificaciones fuera del horario establecido.	1ª vez 2º vez 3º vez	Amonestación verbal 0,3 puntos más en el Índice de Eficiencia 1,0 punto más en el Índice de Eficiencia
18.1.2	Realizar las verificaciones fuera del horario establecido (con autorización de los Comisarios Deportivos).	1ª vez 2º vez 3º vez	Amonestación verbal 0,3 puntos más en el Índice de Eficiencia 1,0 punto más en el Índice de Eficiencia
18.2.1	Negarse a verificar en cualquier momento de la prueba	Todas	Descalificación de la prueba y de la Copa
18.5	Ausencia de las marcas de identificación.	Todas	Descalificación
18.6	Manipulación de las marcas de identificación.	Todas	Descalificación
18.9	Lastre o modificación de Peso	Todas	Descalificación
15.9. (*)	Distancia.	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del CDI y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos
19.1	Rotura de precinto de repostaje	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación de la

			prueba
19.1	Manipulación recargas intermedias	Todas	Descalificación
19.1	Está prohibido que los participantes reposten o recarguen los vehículos	Todas	Descalificación
19.1 (***)	Manipulación de la intensidad de carga no recargando al 100%.	1ª vez 2ª vez 3ª vez	0,5 puntos más en el Índice de Eficiencia. 1,5 puntos más en el Índice de Eficiencia. 4,0 puntos más en el Índice de Eficiencia.
20	No asistir a la ceremonia de salida sin causa justificada.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, hasta 0,3 puntos más en el Índice de Eficiencia.
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 Descalificación
20.3.1	Retraso en la presentación a la salida del Eco Rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, hasta un máximo de 15 minutos.	Todas	10 puntos por minuto.
20.3.3	Retraso de más de 15 minutos en la presentación a la salida del Eco Rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
20.4.1	Penalización, reincorporación a la carrera	Todas	En el Índice de Regularidad se le aplicaran 300 puntos por ausencia de anotación oficial en el Carnet de Control y una penalización adicional de 1000 puntos por cada sección no completada. Su Índice de Eficiencia será igual al peor realizado en su categoría más un punto.
21.1. (***)	No respetar el Código de Circulación	1ª vez 2º vez 3º vez	Mínimo: la sanción propuesta por la Autoridad de Tráfico Mínimo: el doble de la sanción propuesta por la Autoridad de Tráfico Descalificación
21.2. (**)	Notificación Jueces de Hecho	1ª vez 2º vez 3º vez	1,0 punto más en el Índice de Eficiencia 3.0 puntos más en el Índice de Eficiencia 6,0 puntos más en el Índice de Eficiencia
21.5 (**)	No detenerse en un control STOP de carretera	1ª vez 2º vez 3º vez	1,0 punto más en el Índice de Eficiencia 3.0 puntos más en el Índice de Eficiencia 6,0 puntos más en el Índice de Eficiencia
21.6 (**)	Velocidad máxima permitida	1ª vez 2º vez 3º vez	Amonestación verbal 0,3 puntos más en el Índice de Eficiencia A criterio de los Comisarios Deportivos
21.7 (**)	Velocidad mínima permitida	1ª vez 2º vez 3º vez	Amonestación verbal 0,3 puntos más en el Índice de Eficiencia A criterio de los Comisarios Deportivos
22. (*)	Infracciones a la normativa de asistencia - Ouvreurs	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del CDI y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos
23.1.3.	Realizar reparaciones en la zona de control.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 120 puntos.
23.1.5. (*)	Parar en una zona de control más tiempo del necesario.	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos
23.1.6.	Circular marcha atrás en una Zona de Control.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 120 puntos.
23.1.11.	No seguir las instrucciones de los oficiales.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 120 puntos.
23.4. (*)	Saltarse un Control de Paso	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos
23.6.12.	Infracción Procedimientos de Control.	Todas	Mínimo 20 puntos.
	Retraso superior a 15 minutos entre dos controles		

24.1	horarios.	Todas	Descalificación
24.1	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del Eco rallye	Todas	Descalificación
25.4.1	Tramos de Regularidad.	Todas	Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control de una prueba cronometrada de regularidad. Con un máximo de 900 puntos por control. Se tendrá en cuenta desde la primera décima de desviación sobre el tiempo ideal
25.4.2	Tramos de Regularidad.	Todas	Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control de Salida
25.4.3	Tramos de Regularidad.	Todas	Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 150 puntos que supondrá la descalificación del participante).
26.2.2. (**)	Rebasar 20 Km/h en el interior de un Parque Cerrado.		A criterio de los C.D.
26.2.4. (**)	Permanecer más tiempo de lo necesario o entrar sin permiso a un Parque Cerrado		A criterio de los C.D.
23.3.	Reparación en el Parque Cerrado sin permiso.	Todas	Descalificación

(*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

Aviso
Amonestación.
Multa.
Cumplimiento de actividades de interés general.
Penalización de tiempos.
Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la Competición.
Descalificación.

- La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.
- Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie.
- Cada una de estas penalizaciones solo podrá imponerse después de considerar las evidencias disponibles y, si se tratase de una de las tres últimas descalificación, previa convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

(**) Por prueba

(***) Por temporada

ANEXO 1. - RESUMEN DE PENALIZACIONES.
REGLAMENTO TECNICO

Art.	Motivo	Vez	Sanción
4.1	Peso del Vehículo	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos. Mínimo 1 punto más en el Índice de eficiencia
4.3	Distancia	Todas	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos.
4.4	Neumaticos	Todas	Descalificación
7.1 (***)	Realizar verificaciones fuera del horario establecido.	1º Vez	Amonestación
		2ª vez	0,2 puntos más en el Índice de Eficiencia
		3ª vez	1,5 puntos más en el Índice de Eficiencia
7.1 (***)	Realizar verificaciones fuera del horario establecido.(con autorización de los Comisarios Deportivos)	1º Vez	Amonestación
		2ª vez	0,2 puntos más en el Índice de Eficiencia
		3ª vez	0,5 puntos más en el Índice de Eficiencia
7.1	Negarse a verificar en cualquier momento de la prueba	Todas	Descalificación de la prueba y de la Copa
7.1	No entrar en el Parque Cerrado después de verificar	Todas	Descalificación de la prueba
7.8	Lastre o modificación del Peso	Todas	A Criterio de los CCDD, pudiendo llegar a la descalificación
7.11	Presión de Neumáticos	Todas	A Criterio de los CCDD, pudiendo llegar a la descalificación
7.12	Rotura del precinto de repostaje	Todas	A Criterio de los CCDD, pudiendo llegar a la descalificación
7.14	No presentarse con todos los equipos auxiliares a las verificaciones técnicas preliminares	Todas	No autorizado a tomar la salida
7.15	No cumplir la normativa de Airbag	Todas	No autorizado a tomar la salida
8.1	Esta prohibido que los participantes reposten o recarguen los vehículos	Todas	Descalificación de la prueba
8.1 (***)	Manipulación de la intensidad de carga no recargando al 100%	1ª Vez	0,25 puntos más en el índice de Eficiencia
		2ª vez	0,5 puntos más en el índice de Eficiencia
		3ª vez	2 puntos más en el índice de Eficiencia
8.1.1	Manipulación recargas intermedias	Todas	Descalificación de la prueba

(*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

Aviso
Amonestación.
Multa.
Cumplimiento de actividades de interés general.
Penalización de tiempos.
Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la Competición.
Descalificación.

- La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.
- Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie.
- Cada una de estas penalizaciones solo podrá imponerse después de considerar las evidencias disponibles y, si se tratase de una de las tres últimas descalificación, previa convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

(**) Por prueba

(***) Por temporada

SEÑALIZACION 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 ∅	
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA	← 100 m → 55 cm ∅	
	LLEGADA de TRAMO	100 m 100 m ← 25 m → 300 m	
	REAGRUPAMIENTO	ENTRADA 25 m 5 m SALIDA 25 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 ∅	
	CONTROL de NEUMÁTICOS		
	MARCAJE de NEUMÁTICOS	55 cm ∅	