

CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE RALLYES 2026

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. - TROFEOS Y RECOMPESAS FINALES**

- ✓ **ANEXO Nº 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES CTO. DE RALLYES**
- ✓ **ANEXO Nº 2 - SEÑALIZACION RALLYES**
- ✓ **ANEXO Nº 3 - Modelo REGLAMENTO PARTICULAR**
- ✓ **ANEXO Nº 4 - Modelo SOLICITUD "SUPER-RALLYE"**

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 **2.026**, en adelante CRCV.

1.2. - En las pruebas de carácter estatal será de aplicación la reglamentación establecida por la RFEDA.

Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD

2.1. - Inicio del Rallye: Un rallye comienza el día de las verificaciones. La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

2.2 - Etapas: 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. Para ser considerada Etapa, deberá contener obligatoriamente, al menos, un Tramo Cronometrado.

2.3. - 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.

2.4. - Tramo cronometrado: Parte del itinerario en la que se desarrolla una prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

2.5. - 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".

Sectores de Enlace: Las partes del itinerario que no son utilizadas como tramo cronometrado.

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.

2.6. - 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 y puede ser diferente para cada vehículo, en función de los retrasos acumulados y la reorganización de los vehículos.

2.7. - 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.

2.8 - 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 en régimen de Parque Cerrado.

2.9. - Parque Cerrado: Zona en la que está prohibida cualquier operación, verificación, preparación o reparación y ayuda exterior, salvo en los casos previstos en el presente reglamento o en el Reglamento Particular del Rallye y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados.

2.10.- 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.

2.11.- Asistencia: Cualquier trabajo efectuado en un vehículo.

2.11.1.- Asistencia prohibida:

- La utilización o recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los transportados en el vehículo de competición o la mera presencia de personal del equipo tal como se define en el artículo 21.

- También se considera asistencia prohibida el abandono del itinerario del rallye por un vehículo.

2.12. – Reconocimientos:

La presencia en un tramo cronometrado, de la forma que sea, de un piloto y/o copiloto que tenga la intención de participar en un rallye tras el anuncio del itinerario.

2.13. Final del rallye: La competición finaliza con la publicación de la clasificación final oficial. La parte competitiva acaba en el último control horario.

IMPORTANTE: Se recuerda lo establecido en el Artículo 11.9.3.w del CDI.

“... En los casos en los que debe tomarse una decisión después de una competición, por la razón que fuera, los Comisarios Deportivos pueden delegar sus poderes en el Colegio de Comisarios Deportivos de la competición 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...”

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

2.15- Complemento: Documento 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, salvo en los casos de modificaciones del itinerario, en que los complementos pueden ser publicados por el Director de Carrera

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

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

2.18.- Concursante: Persona física o jurídica, inscrita en una competición cualquiera, titular de una licencia de Concursante valedera para el año en curso.

2.19.- Tripulación: La Tripulación está compuesta por 2 personas a bordo de cada vehículo, designadas como piloto y copiloto. Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada valedera para el año en curso.

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

El concursante asume la responsabilidad del piloto cuando éste 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.

Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1. - La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana convoca, el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes **2.026. En adelante en este documento (CRCV 2026)**

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 2.026, los siguientes Campeonatos y Copas de la Comunidad Valenciana de Rallyes:

- Campeonato de la Comunidad Valenciana de Pilotos de Rallyes.
- Campeonato de la Comunidad Valenciana de Copilotos de Rallyes.
- Copa de la Comunidad Valenciana de Pilotos de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos.
- Copa de la Comunidad Valenciana de Copilotos de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos.
- Copas de la Comunidad Valenciana de Pilotos de Rallyes por Clases.
- Copas de la Comunidad Valenciana de Copilotos 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 2.026.
- b) El presente Reglamento Deportivo del CRCV.
- 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 que figuren en el Calendario Deportivo aprobadas por la Asamblea General y/o la Comisión Delegada de la F.A.C.V.

4.1.- Todos los rallyes tendrán coeficiente 1.

4.2. – El número de pruebas puntuables se limita a seis (6). Una vez cubierto este número de pruebas, toda nueva prueba que quiera acceder al Campeonato, deberá solicitar una pre-inspección (según Art 4 de la PPCC de la FACV)

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. 2.026 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 (2) 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:

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.
- 5.4.8.- En cada rallye del CRCV, el organizador deberá incluir un TC Plus. (ver Art.24.22)

5.5. - Tramo espectáculo:

Tramo cronometrado diseñado para que los espectadores puedan ver la mayor parte del recorrido. La longitud de un tramo espectáculo no podrá exceder los 4 Km.

El Organizador que desee realizar un tramo espectáculo debe cumplir con lo especificado en el Art.5.4 "Tramo Urbano/Tramo Espectáculo" del *ANEXO VII (Protocolo de Seguridad pruebas FACV)* de las PPCC de la FACV

5.6. - Documentos:

5.6.1.- Mapa de Itinerario

En los rallyes de asfalto el mapa del recorrido deberá estar publicado en la web del rallye con una antelación de 15 días a la celebración de la prueba. En dicho mapa, se deberán incluir las coordenadas GPS de la base del rallye, parque de trabajo, parque cerrado, reagrupamientos, salidas y metas de todos los TC.

5.6.2.- Libro de ruta (Road-Book)

El Libro de ruta (Road-book) deberá ser conforme al modelo estándar recogido en el Anexo nº 5 del CERA de la RFEDA, será publicado en formato DIN A-5 y es obligatorio que con una antelación mínima de 15 días al inicio de la prueba esté disponible en la página web del rallye.

5.6.3.- Carnet de control

- a) El carnet de control deberá ser conforme al modelo recogido en el Anexo nº 6 del CERA de la RFEDA.
- b) Las horas y minutos serán indicados de la siguiente forma: 00h00 – 24.00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos.
- c) En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos.

5.6.6.- Manual de Seguridad

Los organizadores deberán remitir a la F.A.C.V. el Plan de Seguridad de la prueba con la antelación suficiente para su estudio por el Delegado de Seguridad, y como máximo 30 días antes de la celebración de la prueba.

En cualquier caso, NO se aprobará el Reglamento Particular de la prueba hasta que la F.A.C.V., tenga al menos el "borrador" del manual de seguridad.

5.6.7.- Plano de ubicación del Parque de Asistencias

Máximo 2 días antes del comienzo de las verificaciones, se deberá remitir a la F.A.C.V. un plano de ubicación del PA en el que se incluya el lugar destinado a los equipos.

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

5.7. - Los Organizadores de las Pruebas podrán publicar el recorrido de la prueba en el mismo momento que publiquen el reglamento particular.

5.8.- Web: El Organizador deberá disponer de una página Web en la que figure toda la información de la prueba tal y como indica el Art. 7.10 de las PPCC.

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, válida para la actual temporada.

Podrán acceder a la puntuación a los diferentes Campeonatos de Rallyes, 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 tipo **PA y/o COA** de la Comunidad Valenciana, (PA/COA-0000-ESP/CV)
- 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. - El abandono de un miembro **de la tripulación** o la admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de transporte de un herido) entrañará la descalificación del Equipo.

7.2. - Como mínimo deberá figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo el apellido del piloto y copiloto. 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 **de la tripulación**, no será aplicada.

7.4. - Los Ouvreurs están prohibidos. El incumplimiento de la norma, entrañará la DESCALIFICACIÓN de la carrera del equipo.

7.5. - El Organizador podrá convocar a los participantes a un Briefing, indicando en el Reglamento Particular el lugar y hora de celebración. La asistencia al **Briefing** será obligatoria para – al menos - uno de los miembros del equipo (Concursante, piloto o copiloto). La falta de asistencia al mismo entrañará una sanción, desde una multa de 60 € hasta la no autorización a tomar la salida. El organizador deberá comprobar la asistencia, mediante la toma de firmas. 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 piloto y copiloto 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 e instalándolas en las condiciones descritas por el Artículo 253 del Anexo J de la FIA en su Art. 11. y siempre que estas no dificulten la visión trasera.
- 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 descalificación.

7.7.- 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, avería o abandono definitivo de la competición. 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 a la FACV, antes de la siguiente prueba a realizar.

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

7.8.- Será de obligatorio cumplimiento la confección y entrega al Delegado Técnico, durante las verificaciones previas, de la Ficha de Equipamiento de Seguridad disponible en la página web de la FACV. (En la primera participación, después solo si existen cambios sobre la confeccionada y entregada)

Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS

8.1. - En todos los Rallyes* puntuables para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes **2.026**, 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/255A del Anexo J del CDI
- **Vehículos Súper 1600.** Definidos en el Art. 255 del Anexo J del CDI
- **Vehículos R1, R2, R3, y R4 / Rallye 5, Rallye 4 y Rallye 3.** Definidos en el Art. 260 del Anexo J del CDI
- **Vehículos Rallye 5 KIT,** Definidos en el Art. 260B del Anexo J del CDI
- **Vehículos WRC.** Definidos en el Art. 255A del Anexo J del CDI en cada una de sus versiones.
- **Vehículos R5/Rallye 2.** 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 R.F.E. de A., 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, N4, N5:** según normativa RFEDA.
- **Vehículos Grupo F.** Según Reglamento Técnico FACV de Grupo F.
- **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 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 **12 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:

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.

8.3.5.- Modificaciones Permitidas a los Vehículos R5 definidos en el Art. 261 del Anexo "J".

Los vehículos R5 de primera generación y bajo consulta a la FACV podrán retirar/anular la válvula limitadora de presión del turbo "pop-off".

8.4. - La no conformidad de un vehículo con esta normativa será objeto de no autorización a tomar la salida o una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos que puede llegar a la descalificación.

8.5.- CARBURANTE. El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el Anexo "J" del C.D.I. La no conformidad entrañará la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 9. - SEGUROS

Será de aplicación el artículo 8 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos de la Comunidad Valenciana **2.026**.

9.1. - Al expedirse el permiso de organización, una vez cumplidos los requisitos establecidos, la prueba queda asegurada con las coberturas y en los términos y condiciones que establece la Ley 21/2007 de 11 de julio, mediante la Póliza de seguro contratada al efecto por la F.A.C.V.

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 el correspondiente carnet de Asistencia (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 en el que se hayan producido daños a personas o bienes, el Equipo 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 Concursantes 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 concursantes 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. **2.026.**

Artículo 11. - OFICIALES

11.1. - Comisarios Deportivos

Será de aplicación el artículo 13.2 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026.**

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 y Responsable de Seguridad

Será de aplicación el artículo 14 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026.**

11.3.- Observador FACV

Será de aplicación el artículo 15 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026.**

11.4. - Delegado Técnico FACV

Será de aplicación el artículo 16 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026.**

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.
- Deberán llevar en su vehículo una emisora conectada con Dirección de Carrera, facilitada 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 Nº 0).

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

11.7. – Oficial relaciones con los Concursantes

Será de aplicación el artículo 13.7 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026.**

11.8. – Responsable de Prensa

Será de aplicación el artículo 13.9 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026.**

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.19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para **2.026**. 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 S-CER y **CERA y CERVH**.

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.- 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 **2.026**.

12.1.4.- Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación de la aplicación On-line 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.

12.1.5.-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.

12.1.6.- 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 palmarés y orden de recepción de las mismas. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.

12.1.7.-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, o cambio de Concursante y siempre antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

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

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

12.1.9.- 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. 19.2.1 de las P.P.C.C., a partir de ese momento hasta el cierre de inscripciones, los derechos podrán ser incrementados un 30 %. **Estos derechos NO incluyen el GPS.**

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.
- 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 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.

12.3.- Lista de inscritos.

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

12.3.2.- 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.

12.3.3.- La lista de inscritos se confeccionará siguiendo criterios de palmares y seguridad.

Para el Campeonato de Rallyes de la Comunidad Valenciana 2.025 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 del campeonato hasta la fecha de celebración de la prueba.

En cualquier caso, estos órdenes pueden ser reordenada por criterios de Palmarés o Seguridad por la F.A.C.V. siendo la aprobada por esta la Lista Oficial de Inscritos.

12.3.4.- 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, así como un plano de ubicación del PA en el que se incluya el lugar destinado a los equipos, tal como indica en el Art. 5.6.7 del presente reglamento.

Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR – COMPLEMENTOS

Será de aplicación el artículo 7 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. **2.026**.

13.1. Reglamento Particular.

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

13.1.1. Aplicación e interpretación

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del reglamento particular y de la demás reglamentación aplicable 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 del CRCV.

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.

13.1.2. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en las PPCC de la FACV.

Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión, de acuerdo con lo establecido en el CDI.

Los complementos aprobados por la FACV deberán ser colgados en el Tablón de Avisos del rallye.

13.13. - Condiciones de publicación. Tablón Oficial de Avisos:

El Tablón Oficial de Avisos deberá estar instalado obligatoriamente en la página web Oficial de la prueba y estará oficializada en el Reglamento Particular de la Prueba, donde estarán expuestos los documentos oficiales de la prueba (Complementos, anexos, citas a participantes, tiempos, etc.).

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: (Nominada A3),**

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 y deberán eliminarse del capó cualquier otra placa de otra prueba

b) **Paneles de las puertas: (Nominada A1)**

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: (Nominada I3)** 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: (Nominada I1) + Parabrisas delantero: (Nominada I2)**

Dos juegos 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 en la parte superior derecha del parabrisas delantero. Ambos deberá/n ser legibles desde la parte anterior y posterior del vehículo.

(Nominada A2), En el centro del cristal trasero, se reserva un espacio de 30 x 10 cm para ubicar la publicidad obligatoria del organizador.

e) **Publicidad no obligatoria (Nominada B1),**

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

- La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa del Rallye, entrañará una Sanción.
- La ausencia simultánea de los números de competición o de las dos placas del Rallye entrañará una Sanción.

14.3. - **Números de competición**

Los números deberán ajustarse al modelo siguiente según el Art.20.4 de las Prescripciones Comunes de la FACV:



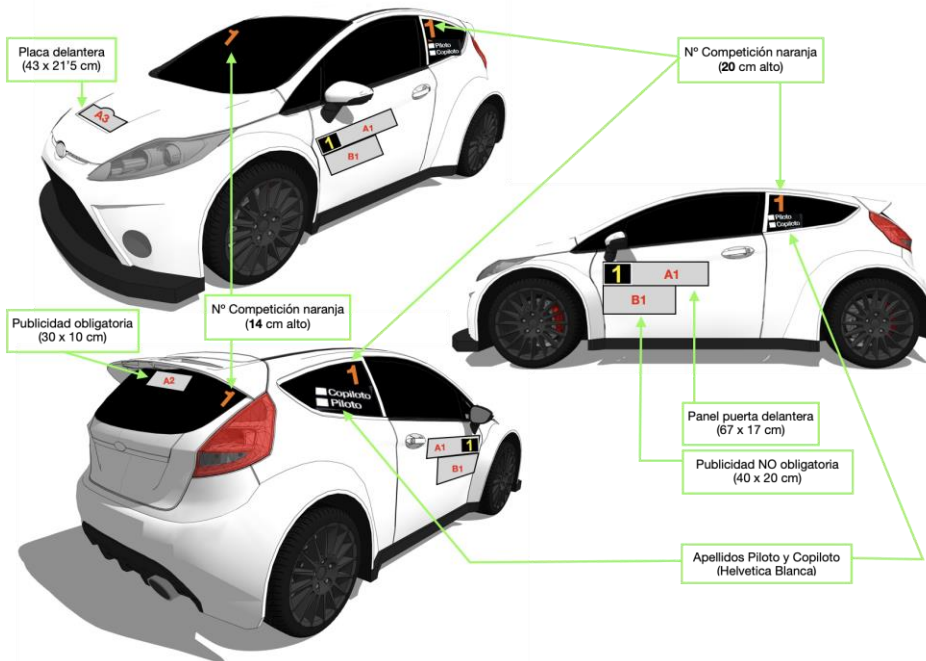
14.4.- **Nombre del piloto**

Sobre los cristales laterales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto y del copiloto en las siguientes condiciones:

- 1) Caracteres: Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
- 2) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúscula y el resto en minúscula.
- 3) Se acepta colocar las banderas oficiales Nacional y Autonómica, antes de la inicial en unas dimensiones horizontales de 4 x 6 cm. cada una.
- 4) El nombre que deberá ir en la parte superior de los dos nombres que deben figurar, será el del que ocupe el asiento del mismo lado del cristal donde se coloquen ambos nombres.

14.5.- Publicidad

Esquema de colocación para VEHÍCULOS



* El número de Competición deberá ir siempre en la parte delantera de la zona donde se coloque el panel (puerta o lateral del vehículo).

14.5.1.- Publicidad obligatoria:

- A-1** – Números de competición (67 x 17 cm)
- A-2** – Cristal trasero del vehículo (30 x 10 cm) (OPCIONAL)
- A-3** – Placa delantera (43 x 21,5 cm)
- I-1** – Superior derecha o izquierda Cristal trasero del vehículo (14 cm)
- I-2** – Superior derecha Cristal delantero del vehículo (14 cm)
- I-3** – En los Cristales Laterales traseros del vehículo (20 cm)

14.5.2.- Publicidad NO obligatoria

- B-1** – Paneles puertas delanteras (40 x 20 cm)

* La publicidad no obligatoria sólo se podrá rechazar pagando dobles los derechos de inscripción.

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. Deberá estar a disposición de los Concursantes/Equipos legalmente inscritos, **como máximo 20 días antes de la salida de la Prueba.**

15.1.2. - 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 opcional además, 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 una penalización a criterio de los CCDD (como mínimo 120 segundos), pudiendo llegar a la DESCALIFICACION 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.

15.5.- El organizador incluirá en Libro de Ruta, el documento para Solicitud de "Super- Rallye" (*Anexo IV Súper-Rallye del presente reglamento*)

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 carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.
- 16.4. - El carnet de control será recogido por la tripulación en el CH de salida del rallye y deberá ser devuelto en el CH de llegada de cada sección en donde les será reemplazado por uno nuevo
- 16.5. - Cada **tripulación** es el única responsable de su carnet de control. La presentación del carnet 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 **a la tripulación** decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.
- 16.7. - El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento de un oficial de la prueba, 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. - Para los supuestos de utilización del recorrido alternativo, se incluirán dos casillas específicas en el Carnet de Control, de utilización a criterio del Director de Carrera.
- 16.9. - Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.
- 16.10. - Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet 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.
- 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) Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición.
- e) No llevar emisoras y antenas.
- f) No llevar publicidad ni adhesivos, excepto que sean vehículos de rent a car, o vehículos de sustitución de un concesionario local.
- 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.

17.5. – En la pruebas puntuables para el Campeonato de España que se celebren en la Comunidad Valenciana, los reconocimientos se ajustarán a lo previsto en el reglamento del S-CER y CERA.

Artículo 18. - VERIFICACIONES

Se ajustarán a lo previsto en el Art.22 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para **2.026**.

18.1.- Todos los equipos participantes en la prueba deben presentarse a las verificaciones administrativas con toda la documentación y licencias exigidas, a la hora prevista en el Reglamento Particular o página WEB de la Prueba o en su Complemento correspondiente, donde se especificará la hora exacta para cada participante.

18.2.- Todos los Equipos participantes en la prueba han de presentarse con su vehículo a las verificaciones técnicas, a la hora prevista en el Reglamento Particular o página WEB de la Prueba o en su Complemento correspondiente, donde se especificará la hora exacta para cada participante.

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

18.4.- La salida será denegada a los participantes que se presenten a las verificaciones técnicas fuera de la hora prevista en el Programa Horario de la Prueba. En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causas de fuerza mayor, previamente comunicadas por el Concursante y aceptadas por los Comisarios Deportivos), y siempre que el equipo se presente con un retraso cómo máximo de una hora, el Equipo infractor será penalizado con una sanción de Mínimo:50€

18.5.- En cualquier Verificación Técnica, si le es requerida, obligatoriamente deberá presentar la Ficha de Homologación completa con todas las extensiones hasta la fecha de la prueba, y la Ficha Técnica o el Pasaporte Técnico (si lo hubiera). El Concursante deberá tener presente, que cualquier juicio sobre la regularidad de su vehículo, será expresado sobre la base de la Ficha de Homologación o Documento que la sustituya en su caso, presentada por éste para el Control Técnico. El Concursante que no presente la documentación mencionada anteriormente será sancionado con una multa económica de 105 €.

18.6.- La no conformidad de un vehículo en cualquier Verificación Técnica, con esta normativa será objeto de no autorización a tomar la salida o una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos que puede llegar a la descalificación.

18.7.- Los Comisarios Deportivos podrán ordenar la verificación del equipamiento de seguridad (vestimenta ignífuga, casco y Hans) (en cualquier momento y lugar del rallye). Negarse a realizar el control señalado anteriormente entrañará la descalificación al no poder comprobar si lleva el equipamiento de seguridad declarado y obligatorio.

18.8.– 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 equipo que sea requerido para realizar el pesaje de su vehículo debe colaborar para que se realice en las mejores condiciones, y bajo las siguientes normas mínimas:

- Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).
- El pesaje se podrá realizar:
 - a) Vehículo con tripulación a bordo.
 - b) Vehículo sin tripulación a bordo.
- Los pesajes itinerantes se realizaran con tripulación a bordo.

- Los oficiales correspondientes podrán, a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin tripulación a bordo.
- El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.
- En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

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 la zona de asistencia (durante el tiempo programado para las verificaciones técnicas) la báscula oficial de la F.A.C.V.

18.9.- 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.

18.10.- Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la DESCALIFICACIÓN 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.

18.11.- Control final.

- 1- 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.
- 2- 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.
- 3- En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en el Art.27.2 de las Prescripciones Comunes F.A.C.V. 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.

Se recomienda a los C.C.D.D. en caso de verificación por reclamación, verificar también al vehículo del reclamante.

Artículo 19. - SALIDA

En caso de existir Ceremonia de Salida, se aplicara lo dispuesto en el ANEXO IX -Protocolo para Ceremonias de Salida en rallyes y pruebas de carretera, de las PPCC de la FACV.

19.1. - Parque Cerrado de Salida

- 19.1.1. - Antes de la salida, los vehículos participantes podrán ser agrupados en un Parque Cerrado de salida.
- 19.1.2. - Los Concursantes, 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. - Orden de Salida.

Para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Rallyes **CRCV** 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 del campeonato hasta la fecha de celebración de la prueba.

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. La tripulación deberá presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista. El C.H. de salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye.

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, salvo que el Director de Carrera establezca otros intervalos por motivos de seguridad.

19.4 En cualquier momento de la prueba, cuando el Director de Carrera y/o los Comisarios Deportivos lo consideren oportuno, podrá/n recolocar a un equipo en otra posición, bien subiéndolo o bajándolo de posición en función de las circunstancias. Si la recolocación consistiera en subir de posición a un equipo, se intentará realizarla en un punto que perjudique lo mínimo posible al equipo reposicionado, por ejemplo, en el control horario de entrada a un reagrupamiento que disponga de tiempo suficiente.

Artículo 20. - CIRCULACIÓN

20.1. - Durante todo el desarrollo del Rallye, excepto en los Tramos cronometrados, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de Circulación. Queda especialmente prohibido la maniobra de cambio de dirección en forma de "Zigzag", que tiene como finalidad el "calentamiento" de neumáticos.

Todo equipo que lo infrinja será sancionado según el siguiente baremo:

- 1ª Infracción: Mínimo: La sanción impuesta por la Autoridad de Trafico.
- 2ª Infracción: Mínimo: El doble de la sanción impuesta por la Autoridad de Trafico.
- 3ª Infracción: Descalificación

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. Los oficiales de la prueba que constaten una infracción al Código de la Circulación están obligados a dar traslado de la misma al director de carrera a través de un informe detallado.

20.2.1. - Si la infracción al Código de la Circulación, por parte de un piloto, llevara implícita la pérdida o restricción de cualquier tipo, de su permiso de conducción, este quedará inhabilitado para continuar la competición incluso dentro del tramo cronometrado.

20.3. - 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:

- 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 descalificación, 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.

20.6. - 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.

Artículo 21. - ASISTENCIA

21.1. - Se define la asistencia como un trabajo efectuado, solo en el Parque de Asistencia (P.A.), sin restricción alguna sobre un vehículo inscrito en la competición.

21.1.1. - Durante toda la Prueba solo se podrá realizar en las Zonas de Asistencia. Sin embargo la Tripulación, 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 descalificación 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 un P.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.
- 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. - Parque de asistencia (P.A.)

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 un P.A. seguidos, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º la P.A.,

21.2.3. - Es obligación de cada equipo participante, disponer de una lona de protección en el espacio que ocupa el vehículo para evitar posibles derrames en el asfalto, así mismo los equipos que cuenten en sus "Asistencias" con Generadores Eléctricos y/o Grupos Electrogénos para el suministro de corriente eléctrica, será OBLIGATORIO tener junto al mismo UN extintor homologado -triclase ABC- de al menos 5 Kg. con las revisiones actualizadas. El incumplimiento de esta norma, detectado por cualquier oficial de la prueba, será puesto en conocimiento de los CCDD, que podrán a su exclusivo criterio sancionar al equipo/s infractor/es, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba.

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 Parque 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 P.A.

21.2.6. - Los equipos, así como los miembros de 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 Parque 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 Parque 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.18 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V.

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

21.4. - Repostaje.

21.4.1. - El repostaje debe realizarse delimitando una zona, después del CH de salida del P.A., de 15 x 20 metros para el mismo, dando un suplemento de 10 minutos para el Sector de que se trate. La zona de repostaje deberá indicarse en el recorrido del rallye y en el Road-Book.

Será obligatorio establecer un vallado para delimitar la zona de repostaje, con objeto de evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma. Se recomienda encarecidamente la colocación de un doble vallado para mayor seguridad.

La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.

21.4.2. - En el momento del repostaje es obligatorio:

- a) Alejar a los fumadores
- b) Repostar con el vehículo con el motor parado.
- c) No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.
- d) Será obligatorio que el piloto y copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje.
- e) Si el repostaje se realiza por gravedad, con el bidón elevado a mano, se recomienda la utilización de bidones de repostaje según normas FIA provistos de acoplamiento estancos y respiraderos. Dichos bidones deben tener una capacidad máxima de 25 litros. La elevación máxima del bidón durante toda la operación, en ningún caso, debe superar los 3 metros de altura respecto del suelo.
- f) Se autorizan las bombas eléctricas antideflagrantes de gasolina o gasóleo con contador volumétrica y válvula antirretorno de aspiración.
- g) La fuente de alimentación debe ser externa, de 12 v o 24 v de corriente continua. El caudal máximo que proporcione la bomba está limitado a 50 l/min. La bomba puede aspirar de un depósito de una capacidad máxima de 200 litros que debe estar situado dentro de la zona habilitada para el refuelling.
- h) 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. Estos miembros del equipo han de vestir pantalón largo y camisa o camiseta de manga larga, aunque se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga.
- i) Dentro de la zona de repostaje queda terminantemente prohibido el uso de aparatos móviles electrónicos, drones, así como encender mecheros, cigarrillos, incluso electrónicos o cualquier otro elemento que pueda producir una explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.
- j) 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.
- k) 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 indicadas en el Road-Book. En este caso deben cumplirse los siguientes apartados:

- Únicamente se podrá repostar combustible.
- El repostaje deberá hacerse directamente de los surtidores por el piloto/copiloto 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, según lo establecido en el Art. 21.4.1

21.4.5.- **Repostaje Remoto.** Si por necesidades del recorrido fuese necesario un repostaje remoto, este debe **cumplir con todo lo establecido para un repostaje en parque de trabajo.** Este debe ser autorizado por la FACV o en su caso por los Comisarios Deportivos.

Artículo 22. - NEUMÁTICOS

22.1. General

22.1.1. Conformidad

Todos los neumáticos deberán cumplir con este artículo.

22.1.2. Llantas

No está permitido ningún dispositivo diseñado para sujetar el neumático en la llanta.

22.1.4. Se prohíbe cualquier sistema para calentar los neumáticos una vez están montados en la llanta. Independientemente de si están instalados o no en las llantas, se permite mantenerlos en un ambiente con una temperatura por debajo de 35 grados.

22.1.5. Ruedas de repuesto

Los coches pueden llevar un máximo de 2 ruedas de repuesto. Cualquier rueda completa montada en el coche o instalada en el interior del coche en el Parque de Asistencia, debe alcanzar el siguiente Parque de Asistencia o la siguiente área de servicio donde se autorice un cambio de neumáticos. No se puede cargar o descargar del vehículo una rueda completa en otro lugar que en los Parques de Asistencia o las zonas en las que se autorice un cambio de neumáticos.

22.1.6. Cambio de neumáticos

Los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en los P.A. Fuera de los mismos, solamente los miembros de la tripulación podrán realizarlos exclusivamente con los medios de a bordo.

22.1.7. Disponibilidad de neumáticos

Todos los neumáticos utilizados en el CRCV deben estar disponibles comercialmente para todos los equipos.

22.1.8. Neumáticos de certámenes Monomarca

En certámenes Monomarca, el modelo y número total de neumáticos a utilizar será el que señalen los reglamentos específicos de los mismos.

20.1.9. Infracciones a este artículo

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

22.2. Especificaciones y condiciones de uso

22.2.1 Conformidad

Para vehículos con homologación FIA vigente, todos los neumáticos deben cumplir con este artículo, con el anexo V "Homologación de neumáticos" del reglamento deportivo de la FIA para rallyes y estar homologados por la FIA e incluidos en la lista específica de neumáticos homologados. Para el resto de vehículos se permiten neumáticos homologados antes del 01.05.2013. Por todo lo indicado se recomienda consultar la lista de los neumáticos de asfalto admisibles publicados en la página web de la FIA y de la RFEDA. En caso de discrepancia entre ambas, la de la FIA será vinculante.

22.2.2 Neumáticos moldeados

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados. No se permite el corte manual (hand-cutting) o la modificación del dibujo de la banda especificada.

22.2.3 Tratamientos de los neumáticos

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

22.2.4 Profundidad de la banda de rodadura

En todo momento durante la prueba, la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos de asfalto montados en el coche no debe ser inferior a 1,6 mm durante al menos tres cuartas partes de la banda de rodadura. El fabricante de neumáticos debe proporcionar marcas de control visibles.

22.3. Control de los neumáticos

22.3.1. Códigos de barras

Cada neumático debe tener, al menos, un código de barras identificativo en la parte exterior. Estos códigos de barras se utilizan para comprobar que los mismos neumáticos permanecen instalados en un coche particular entre los cambios de neumáticos y que los concursantes no están superando el máximo permitido. El código de barras de los neumáticos debe ser siempre visible desde el exterior del vehículo.

22.3.2. Control durante la prueba

En cualquier momento durante el rallye, pueden llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos.

22.3.3. Marcaje de neumáticos / zonas de control

Se debe establecer una zona de marcaje de ruedas/neumáticos y lectura de códigos de barras a la salida de los Parques de Asistencia autorizados o zonas de servicio remoto y siempre antes de la zona de refuelling. Esta zona debe estar debidamente acotada. Con el único propósito de ayudar y facilitar el procedimiento del marcaje de neumáticos, un miembro del equipo deberá obligatoriamente estar presente en este espacio. Se autoriza a llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo. En este caso, la segunda rueda de repuesto deberá retirarse antes del procedimiento de marcaje. Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el Delegado Técnico de la FACV. El equipo tiene que detener su coche y esperar a las instrucciones de los oficiales. En ausencia de éstos, el equipo puede abandonar la zona sin parar. Se podrá establecer una zona de comprobación de marcaje de neumáticos a la entrada de los Parques de servicio autorizados y Zonas de Asistencia remota. El control de neumáticos se llevará a cabo de las siguientes formas: - A la salida de un P.A. se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso los de recambio). A la llegada al próximo P.A., el vehículo deberá llevarlos neumáticos marcados en el P.A. anterior (excepto en el caso de los GT Rallye que tengan una rueda de repuesto de menores dimensiones a las que normalmente monta el vehículo y que, por lo tanto, podrán llegar con una rueda menos).

- El control de neumáticos se podrá llevar a cabo de forma electrónica con el sistema desarrollado a tal efecto y/o con la declaración de los participantes. Si en la salida de un P.A. se encontrase un neumático no conforme, este deberá sustituirse por otro conforme. El neumático no conforme será considerado nulo y quedará en poder de los Comisarios Técnicos. El tiempo concedido para el Sector de que se trate no podrá ser ampliado. Los neumáticos y las llantas de estos neumáticos deberán estar limpios de adhesivos y/o pintura de marcaje de competiciones anteriores.

22.4. Limitación de los neumáticos

22.4.1. General

El número de neumáticos para agua es libre.

Para los vehículos que han perdido la homologación FIA o no la poseen no hay límite de neumáticos, así como los de agua no será necesario que sean homologados FIA.

Los vehículos con homologación vigente pueden utilizar únicamente la cantidad máxima de neumáticos reflejada en este artículo. Los neumáticos usados en los entrenamientos libres o Shakedown no contarán para la limitación. En las pruebas puntuables para el Campeonato o Trofeo FIA será de aplicación lo establecido en los reglamentos de dichos certámenes. En el caso de celebrarse únicamente un tramo espectáculo en una etapa, los neumáticos usados en el mismo no serán contados para la limitación.

22.4.2. Limitación de neumáticos

El número máximo de neumáticos (seco o mixto) a utilizar por rallye y tipo de vehículo será el siguiente:

VEHÍCULO	NÚMERO MÁXIMO
4RM / R-GT / GT Rallye	10
2RM	8

Excepcionalmente, en los rallyes de dos etapas y cuando las condiciones meteorológicas sean cambiantes, el Colegio de Comisarios Deportivos, con el visto bueno del Director de Carrera, podrá autorizar el uso de dos (2) neumáticos adicionales.

Asimismo, y dadas las características de los neumáticos de emergencia de uso temporal (coloquialmente conocidos como del "tipo galleta"), estos no serán marcados, ni considerados en el máximo citado. En caso de duda sobre dicha denominación será el Delegado Técnico de la FACV en la competición, quien decida al respecto.

Artículo 23. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

23.1. - Disposiciones generales

23.1.1. - Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de Reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar FIA (figura de señalización de 70 cm. mínimo de diámetro) según lo dispuesto en el anexo 2.

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 participante.

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 descalificación

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. 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 tres 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 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 a la tripulación detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

23.6.3. - El cronometraje y la anotación de la hora en el Carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros de la tripulación, 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 aquélla en que un miembro de la tripulación 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. - La tripulación 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. - La tripulación no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del Carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que deba 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 y/o al final del rallye, 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 superior a 1 minuto antes del transcurso de 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 carnet de control, por una parte la hora de presentación de la tripulación 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 párale 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. – Máximo retraso permitido.

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, dará lugar a que se considere que el competidor en cuestión se ha retirado en ese control. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real (1 minuto por minuto) 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, podrá ser aplicada desde el momento en que se exceda dicho retraso.

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, la tripulación entregarán al Comisario de puesto su carnet 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 a la décima.

24.1. - Los Ouvreurs están prohibidos. El incumplimiento de la norma, entrañará la DESCALIFICACIÓN de la carrera del equipo.

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 hasta el Control Stop, según el Art.22.4 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V., bajo pena de no autorizar la salida a dicho tramo o Descalificación del rallye.

24.4. - Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado, salvo en caso de bloqueo del mismo y siguiendo las instrucciones del Director de Carrera.

24.5. - La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con la tripulación 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. Se considerará abandono. La célula deberá estar a una distancia de 50 cm. desde la línea de salida (sentido de la marcha del rallye).

24.6. - La salida de los tramos cronometrados será dada mediante cuenta atrás. La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta.

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. Este retraso será computado a los efectos del Art. 23.8.1 del presente reglamento. 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. - El organizador estará obligado a dar tiempos intermedios (al menos uno a mitad –aproximadamente- del recorrido del T.C.).

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, la tripulación 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 y decimas, 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, salvo lo autorizado en el Art. 20.4 del presente reglamento. 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.

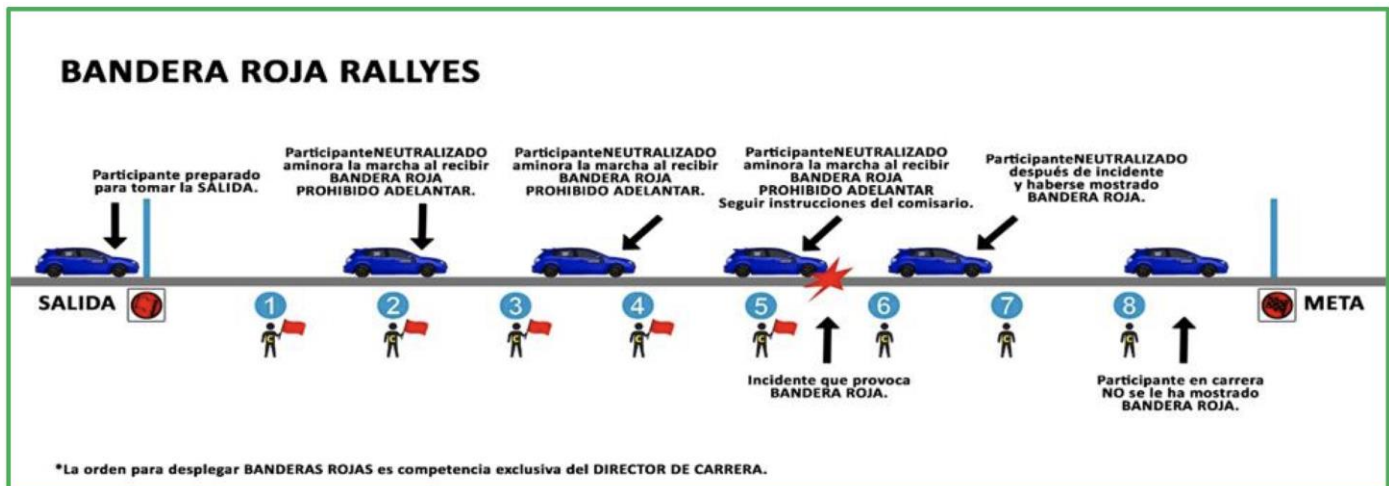
24.17.6. - Todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de esta medida. Le será pues retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios adjudicados a los demás equipos.

24.17.7. - Lo dispuesto en el apartado 24.17.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas **ROJAS**. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

24.17.8.- Los equipos a los que se muestre bandera ROJA tanto física como electrónica deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.

La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado bandera **amarilla Roja** dentro del tramo cronometrado, no podrá exceder de 80 km/h. El Director de Carrera, podrá hacer uso del sistema GPS para verificar que se cumple esta normativa.

No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos. 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.



24.18. - Vehículos de Seguridad.

Sera de obligado cumplimiento TODO lo estipulado en el Art. 17, de las Prescripciones Comunes de la FACV.

24.19. - Plan de Seguridad. Seguridad del tramo.

El Plan de Seguridad deberá estar conforme lo estipulado en el Art. 2 del ANEXO VII "Protocolo de seguridad pruebas FACV" de las PPCC de la FACV. Los organizadores deberán remitir a la FACV el Plan de Seguridad de la prueba con la antelación suficiente para su estudio por el Delegado de Seguridad, y como máximo 30 días antes del inicio de la prueba. En cualquier caso, NO se aprobará el Reglamento Particular de la prueba hasta que la FACV tenga el manual de seguridad.

24.19.1.- Cada tramo cronometrado deberá contar con el siguiente dispositivo de seguridad, situado en Salida del Tramo Cronometrado, según ANEXO IV de las PPCC de la FACV:

- Un vehículo medico de intervención rápida, de rescate y excarcelación ("R"), con conductor (se recomienda acreditación TES), enfermer@ y medico reanimador.
- Si existe un equipo de rescate y excarcelación autónomo (BOMBEROS) dicho coche "R" podrá sustituirse por un coche "S", vehículo medico de intervención rápida con la misa dotación de personal.
- Una ambulancia asistencial medicalizada (Médico y ATS/DUE) de Soporte Vital Avanzado. (Clase C)
- Una ambulancia asistencial medicalizada (ATS/DUE) de Soporte Vital Básico. (Clase B) (**Recomendable**)
- Una Grúa, para retirar los vehículos fuera de la carretera, al lugar seguro más próximo.

- Un Vehículo de Bomberos, con sistema de extinción. **(Recomendable)** Si este vehículo cuenta con dotación de excarcelación, podrá sustituir al vehículo ("R"), anteriormente mencionado.

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:

- a) Tramos o secciones de tramo menores de 10 Km.
 - b) Secciones de tramo desde punto intermedio hasta Meta menores de 10 Km, para tramos mayores de 15 Km.
 - c) 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
- 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

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.

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

24.19.4.- PREPARACIÓN DEL TRAMO CRONOMETRADO: Será de aplicación todo lo estipulado en el Art. 5 del ANEXO VII "Protocolo de seguridad pruebas FACV" de las PPCC de la FACV.

(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 y los dispositivos de pre señalización de peligro obligatorios que recoge el reglamento general de vehículos y circulación así como lo expuesto en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo.

En caso de parada del vehículo, en un tramo cronometrado 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. En caso de detención del mismo en tramos de enlace, los dispositivos de pre señalización de peligro obligatorios que recoge el reglamento general de vehículos y circulación así como lo expuesto en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, deberán ser usados.

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. En el caso de necesitar asistencia sanitaria, se deberá pulsar el botón SOS del dispositivo GPS (en caso de existir) y/o mostrar la cruz del Road-Book a los siguientes participantes. Al equipo que no observe esta regla le será impuesta una penalización. En caso de haber tramos cronometrados nocturnos la señal de OK y SOS del Road-Book deberán ser reflectantes.

24.21. - GPS/BANDERA ROJA ELECTRÓNICA

En las competiciones puntuables para el CRCV, será OBLIGATORIO la utilización de sistema de seguimiento GPS para todos los equipos inscritos, tanto durante el transcurso de los reconocimientos (si existen) como durante el Rallye.

24.21.1.- El organizador de una competición puntuable deberá contratar este sistema con la empresa proveedora que estime oportuno, siempre y cuando se cumpla la normativa a tal efecto y el VºBº de la FACV.

24.21.2.- El Equipo será el responsable de mantener en todo momento el funcionamiento del GPS, debiendo comunicar a la Dirección Carrera —de forma inmediata— cualquier anomalía. El Director de Carrera lo pondrá en conocimiento del Delegado Técnico de la FACV lo más rápido posible. Asimismo, el piloto/copiloto deberá comunicar cualquier incidencia que le obligue a parar.

24.21.3.- Toda información facilitada por los sistemas GPS oficiales (desde su entrega hasta su devolución) puede ser usada por los Comisarios Deportivos para imponer las sanciones previstas.

24.21.4.- El incumplimiento de esta normativa, y especialmente las faltas reiteradas a la misma, serán objeto de una penalización –que puede llegar a la descalificación- a criterio de los Comisarios Deportivos (Anexo I- Resumen de Penalizaciones del Reglamento Deportivo).

24.21.5.- El equipo que no devuelva o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una multa a criterio de los CC.DD. que será mínimo por el importe del/los dispositivos defectuosos, pudiendo llegar a los 1000 €.

24.21.6.- **Bandera Roja electrónica**

En las competiciones puntuables para el CRCV, será fuertemente recomendable el uso -en los dispositivos GPS utilizados- del sistema de BANDERA ROJA ELECTRÓNICA.

- 1) La pantalla que indique a los miembros del equipo que se ha activado la bandera roja electrónica, deberá ser de leds de alta luminosidad. Podrá mostrarse la bandera roja electrónica por medio de pantalla a color o siglas de alta luminosidad. El proveedor de servicios deberá entregar las instrucciones de uso del código de bandera roja electrónica, junto con las instrucciones del dispositivo.
- 2) Únicamente se podrá activar/desactivar la bandera roja a electrónica desde Dirección de Carrera.
- 3) Una vez sea mostrada la bandera roja electrónica en el dispositivo GPS, el equipo deberá pulsar el botón que, de la conformidad a la Dirección de Carrera, de que se ha verificado el mensaje de activación de la bandera roja electrónica. No pulsar el botón de conformidad de que el equipo ha recibido la bandera amarilla, será motivo de penalización por parte de los Comisarios Deportivos.
- 4) Una vez mostrada la bandera roja electrónica, el equipo deberá cumplir lo estipulado en el artículo 24.17.8. del Reglamento Deportivo del CRCV.
- 5) El proveedor de los dispositivos GPS/bandera roja electrónica, deberá emitir un Informe al Director de Carrera, desde el momento que se active la bandera roja electrónica hasta el momento que se dé la orden de desactivar dicha bandera roja electrónica, donde se reflejen los siguientes conceptos:
 - . Nº de Vehículo implicado . Hora de activación
 - . Lugar activación
 - . Hora de desactivación
 - . Lugar de desactivación
 - . Tiempo transcurrido entre activación/desactivación
 - . Recorrido y velocidad del vehículo implicado durante la activación/desactivación.
- 6) Al equipo que haya tenido un incidente -avería, pinchazo, salida de pista, etc.- y que haya sido confirmado por el GPS y le ocasione una pérdida de tiempo antes de mostrarle bandera roja, se le aplicara el tiempo que le apliquen los Comisarios Deportivos, más el tiempo anterior a la bandera roja que haya permanecido parado por el incidente.

24.22.- **Tramo Cronometrado Plus (TC Plus)**

En cada rallye del CRCV, el organizador deberá incluir un TC Plus.

Las características de dicho tramo son:

- El TC plus será la primera pasada de alguno de los tramos cronometrados.
- La distancia será de mínimo 8 Km.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rallye.
- El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- El cronometraje será a la milésima, para así evitar los empates. Para la clasificación final sólo se tendrá en cuenta la décima.
- Se establecerá una clasificación del TC Plus, donde se incluirán todas las penalizaciones en las que se incurran en el desarrollo de este, (CH de salida, salida falsa, **no realizar itinerario del rallye -Conos, Biondas, Rotondas,...,-** etc.), **tal como indica el Art. 24.14.**
- Cualquier particularidad del TC Plus deberán estar reflejada en el Reglamento Particular del rallye.
- Se atribuirán puntos para los equipos, según el baremo descrito en el Art. 32.1.3.
- Los equipos que hayan tomado una Nueva Salida de acuerdo con el Art. 26 "SUPER-RALLYE", podrán optar a los puntos que se otorguen por el resultado de este.

- Si el TC Plus se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir el que otorguen o no los puntos.

24.23.- Chicanes de Seguridad

Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes.

24.23.1.- Las Chicanes de Seguridad deberán cumplir:

A.- Las chicanes deberán estar incluidas en el Plan de Seguridad como si de una ZONA ESPECIAL, se tratase. Podrán estar dibujadas sobre el pavimento para facilitar los reconocimientos.

B.- Las chicanes deberán estar construidas de:

- ✓ Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
- ✓ Barreras de Mediana de Polietileno rellenos de agua o arena, en cantidad suficiente que permita su estabilidad y fácil desplazamiento.
- ✓ Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.
- ✓ Barreras de Mediana de Cartón (tipo Prisma), lastrados con arena, en cantidad suficiente que permita su estabilidad.

C.- Cada Chicane, podrá constar de 3 ó 4 barreras separadas entre sí. Entre cada barrera, deberá haber una distancia mínima de 10 mts. Esta distancia mínima, se deberá tomar desde los puntos exteriores de las barreras y no desde el centro de las mismas. (Fig.1)

Fig. 1

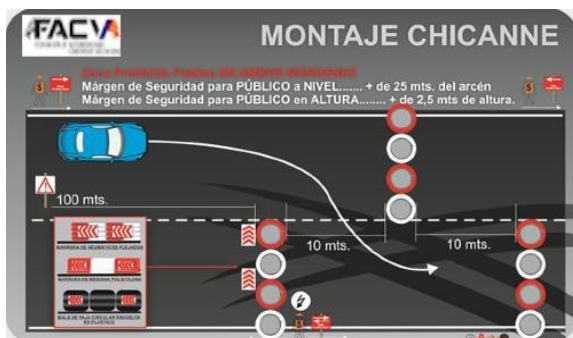


Fig. 2



D.- La entrada a la primera barrera se podrá hacer indistintamente por la derecha o por la izquierda. El Organizador, con buen criterio, deberá utilizar la puerta de entrada a la chicane, que menos riesgo ofrezca para los participantes.

E.- Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicane. Este panel deberá estar colocado 100 metros antes de la primera barrera. (Fig.2)

F.- La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal:

- a) Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
- b) Un Comisario de Banderas.
- c) Material de Puesto de Vigilancia completo.

24.23.2.- Los Comisarios Deportivos en base al informe emitido por Dirección de Carrera aplicaran las sanciones establecidas en el Anexo I del Reglamento Deportivo, a todos los participantes que salten o desplacen significativamente una chicane obteniendo algún beneficio deportivo.

24.23.3.- En el caso que la(s) barrera(s) de una chicanne estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo de la manga en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los Comisario(s) de la chicane.

24.24.- Conos Señalizadores de Seguridad

Con motivo de no ceñir en interiores de curvas o en zonas del recorrido donde los vehículos circulan muy próximos a los márgenes de la carretera, el Organizador podrá utilizar conos señalizadores.

A.- Las zonas de conos deberán estar incluidas en el Plan de Seguridad como si de una ZONA ESPECIAL, se tratase. Deberán estar montadas durante la manga de Entrenamientos Libres y Oficiales.

B.- Desplazar de su base un Cono Señalizador, comportará una penalización de 5 segundos en la clasificación de manga.

24.25.- Cualquier maniobra, quema de ruedas, deslizamientos prolongados o derrapes controlados, que se realicen en forma de exhibición y que vayan en contra del espíritu de la competición bajo el cronometro, será duramente penalizada por los Comisarios Deportivos. Cualquier anomalía detectada por los Jueces de Hechos será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos, que decidirá, la sanción que se deba aplicar, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba.

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 (si existe), 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. (Excepto en las zonas indicadas en el Art. 25.1.2)

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 de la Tripulación 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 la seguridad del mismo pueda verse afectada, podrá ser reparado –previa autorización del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos- dentro del P.C. y en presencia de un Comisario Técnico. Un miembro del equipo será autorizado a entrar en el P.C. para reparar o sustituir elementos del equipamiento de seguridad FIA homologados (por ejemplo cinturones de seguridad, extintores...).

25.2.2. - 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 a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

25.2.3.- Con el previo consentimiento del Delegado Técnico o del Jefe de Comisarios Técnicos y bajo la supervisión de un Comisario Técnico, un máximo de 3 miembros del equipo pueden proceder, si es necesario, al cambio del parabrisas o la luneta trasera

25.2.4.- Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, la Tripulación 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.

25.3. - Parque Cerrado fin de Rallye.

25.3.1. - El Reglamento Particular de la prueba precisará el lugar donde será instalado el Parque Cerrado y será de aplicación el Art.23.1 de la PPCC FACV.

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.

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, solicitaran 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, quedarán localizables y a disposición de los C.C.T.T. ,para su verificación.

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., verificaran las medidas de seguridad y el estado general del vehículo para continuar en la prueba. Los C.C.T.T., elaboraran un informe del resultado de las verificaciones y lo entregaran 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". El informe de los C.C.T.T., no será necesario si el motivo del abandono es distinto de accidente.

26.2.6.- Durante la celebración de la prueba, solo se podrá solicitar el "Súper-Rallye" en una ocasión.

26.2.7.- Los vehículos se reincorporarán a la prueba, siempre que sea factible y autorizado por los C.C.D.D., que determinarán el orden, momento y lugar de reincorporación.

26.2.7.- Los equipos participantes que hayan sido autorizados a tomar la salida en el "Súper-Rallye", se le aplicará la sanción de 10 minutos añadidos al mejor tiempo de su categoría por cada tramo cronometrado no realizado o no completado, manteniendo la condición de equipo clasificado.

26.2.8.- Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una sección y la llegada al reagrupamiento de mediodía, la sanción de 10 minutos se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último Tramo Cronometrado.

Artículo 27. - CLASIFICACIONES

27.1. – Procedimiento para establecer las clasificaciones.

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. – Publicación de resultados.

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 Provisional: clasificación publicada por el Director de Carrera al final de la Prueba.

Clasificación Final: 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. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

Artículo 29.- TROFEOS Y RECOMPENSAS

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

29.1.- Los premios en metálico mínimos por Prueba se ajustarán a lo previsto en el Art. 25 32 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V.

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

D.- Clasificación Copa: (Los especificados en sus correspondientes reglamentos)

E.- Clasificación TC Plus: Trofeo a 1º equipo (PILOTO Y COPILOTO)

Artículo 30. - RECLAMACIONES Y APELACIONES

Será de aplicación el artículo 27 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V.

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. – PUNTUACIONES:

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	16º	17º	18º	19º	20º
Puntos	35	30	27	25	23	21	19	17	15	13	11	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.

32.1.3. - Clasificación Tramo Cronometrado Plus (TC plus)

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

32.1.4.- 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%.

32.2. - NORMAS CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

32.2.1 - Será declarado Campeón de la Comunidad Valenciana de Pilotos/Copilotos de Rallyes **2.026**, el piloto/copiloto que totalice mayor número de puntos en la Clasificación General del Campeonato.

32.2.2 - Será declarado Campeón de la Comunidad Valenciana de Pilotos/Copilotos de V. Históricos PRE-81 de Rallyes **2.026**, el piloto/copiloto que totalice mayor número de puntos en la Clasificación General del Campeonato.

32.2.3 - Será declarado Campeón de la Comunidad Valenciana de Pilotos/Copilotos de V. Históricos PRE-90 de Rallyes **2.026**, el piloto/copiloto que totalice mayor número de puntos en la Clasificación General del Campeonato.

32.2.4. - Serán declarados Ganadores de las Copas de la Comunidad Valenciana de Rallyes por Clases **2.026**, los pilotos que totalicen mayor número de puntos en la Clasificación General de cada Clase (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-V.H. PRE-81-V.H. PRE-90 y Grupo5)

Artículo 33. - 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:	CAMPEON	TROFEO
	SUBCAMPEON	TROFEO
	3º Clasificado	TROFEO
- Clasificación general copilotos:	CAMPEON	TROFEO
	SUBCAMPEON	TROFEO
	3º Clasificado	TROFEO
- Clasificación general pilotos V. Históricos PRE-81:	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación general copilotos V. Históricos PRE-81:	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación general pilotos V. Históricos PRE-90:	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación general copilotos V. Históricos PRE-90:	CAMPEON	TROFEO
- Clasificación Pilotos por Clases (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-Pre81-Pre90 y Grupo5)	VENCEDOR	TROFEO (por cada una)
- Clasificación Copilotos por Clases (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-Pre81-Pre90 y Grupo5)	VENCEDOR	TROFEO (por cada una)

ANEXO Nº 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES CTO. DE RALLYES 2.026

Art.	Motivo	Vez	Sanción
7.1	Abandono de un miembro del equipo.	Todas	Descalificación
7.1	Admisión de un tercero a bordo.	Todas	Descalificación
7.2	No figurar nombres o no reglamentarios.	Todas	60 €
7.4	Intervención de "ouvreurs".	Todas	Descalificación.
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 Piloto y Copiloto en Tramo Cronometrado.	1ª 2ª 3ª	50€ 150€ Descalificación.
7.7	No realizar la comunicación con DC inmediatamente tras el abandono	1ª 2ª 3ª	30 € 60 € 100€
8.4	No conformidad del Vehículo Si se conoce antes de la salida Si se conoce una vez tomada la salida	Todas	No autorizado a tomar la salida. A criterio de los C.D. Mínimo 3 min.
10	Incumplimiento de la normativa sobre publicidad.	1ª 2ª 3ª	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida.
12.1.9	No presentación de un participante inscrito	1ª 2ª 3ª	Amolestación- Ficha Seguimiento 60 € No autorizado a tomar la salida.
14.2.a	Ausencia de uno de los números o placa de rallye.	Todas	Mínimo:50€
14.2.b	Ausencia de los números o placas de rallye.	Todas	Mínimo:50€
15.3	No seguir el itinerario establecido.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación Mínimo: 120 segundos
16.5	Carné de control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo.	Todas	Descalificación
16.7	No presentar el carné de control en los puestos correspondientes.	Todas	Descalificación
16.8	No entregar el carné de control en la llegada de cada Sección.	Todas	Descalificación
16.9	Hacer anotaciones distintas a la del comisario del puesto de control.	Todas	Mínimo:10 segundos
16.10	Hacer rectificaciones o modificaciones en el carné de control.	Todas	Descalificación
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	Mínimo:30 segundos
17	Incumplimiento de la normativa sobre reconocimientos.	Todas	A criterio de los C.D. Envío al Tribunal de Disciplina de la F.A.C.V.
18.4	Realizar verificaciones fuera del horario establecido (con autorización de las CCDD)	Todas	Mínimo:50€
18.5	No aportar Ficha Homologación	Todas	105 € No autorizado a tomar la salida.
18.6	No conformidad del vehículo	Todas	No autorizado a tomar la salida.
18.7	Ropa ignífuga y/o cascos no homologados.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
18.7	Negarse a realizar un control de ropa ignífuga, casco y Hans.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
18.8	Incumplimiento sobre la normativa de pesaje.	Todas	Descalificación
18.9	Ausencia de las marcas de identificación.	Todas	Descalificación
18.10	Manipulación de las marcas de identificación.	Todas	Descalificación
18.11	Utilizar elementos mecánicos no autorizados.	Todas	Descalificación
18.12	Vehículo no conforme	Todas	Descalificación
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.
19.3.2	Retraso en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, hasta un máximo de 15 minutos.	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso.

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	Maniobras de zig-zag o calentamientos de neumáticos	Todas	A criterio de los C.D. (recomendado mínimo 15 seg)
20.1 (*)	No respetar el Código de la Circulación.	1ª 2ª 3ª	Mínimo: La sanción impuesta por la Autoridad de Trafico. Mínimo: El doble de la sanción impuesta por la Autoridad de Trafico. Descalificación
20.4	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
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 Descalificación o envío al C.A.y D. de la FACV
20.6	Acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación o envío al C.A.y D. de la FACV
21.1.2	Infracciones a la normativa de asistencia.	Todas.	Descalificación. pudiendo llegar a envío al C.A.y D. de la FACV
21.1.4	Entrega de información, comida y bebida fuera de las zonas establecidas.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
21.2.3	Incumplimiento normativa.(Generador=Extintor) y/o Lona de protección	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
21.2.5	Rebasar la velocidad de 30 km/h en interior deP.A.	1ª 2ª 3ª	A criterio de los C.D. A criterio de los C.D. Descalificación
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 repostaje.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
22	Incumplimiento de la normativa sobre neumáticos.	Todas	A criterio de los C.D. (Mínimo 60 seg.)
22.4.2.	Exceder el número de neumáticos	Todas	90 seg. Por neumático.
23.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en parque cerrado.	Todas	Descalificación
23.1.4	Parar en una zona de control más tiempo del necesario.	Todas	Mínimo: el tiempo excedido del necesario
23.1.9	No seguir las instrucciones de los oficiales.	Todas	Mínimo:100€
23.6.2	Detenerse o avanzar excesivamente lentos entre el panel de aviso y la zona de control.	Todas	Mínimo: el tiempo excedido del necesario, pudiendo llegar a la Descalificación
23.6.9	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control.	Por retraso	10 segundos por minuto o fracción de minuto.
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	Mínimo: 30 segundos
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	Descalificación
23.8.1	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios.	Todas	Abandono 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	Abandono de carrera.
23.9.1	Poner en marcha el vehículo con ayuda de una batería (externa) transportada en el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
23.9.3	No llevar el vehículo inmediatamente al parque cerrado.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
24.1	Utilización de "ouvriers".	Todas	Descalificación
24.3	No llevar el equipo personal de seguridad durante un tramo cronometrado.	Todas	No autorizado a tomar la salida. pudiendo llegar a la Descalificación

24.4	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado.	Todas	Descalificación
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. + el tiempo de adelanto Mínimo 1 minuto. + el tiempo de adelanto Mínimo 3 minutos. + el tiempo de adelanto Descalificación
24.10	Detenerse entre el panel amarillo de aviso meta y el panel stop.	Todas	Mínimo: el tiempo detenido
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 3 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	Descalificación
24.17.8	Rebasar la velocidad máxima después de que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado.	Todas	Mínimo: 20 segundos
24.20.1	No llevar o colocar correctamente el triángulo rojo reflectante y los dispositivos de pre señalización de peligro obligatorios	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 €
24.21.4	Incumplimiento normativa GPS	Todas	A criterio de los C.D.
24.21.5	No devolver GPS o en condiciones defectuosas	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima coste de reposición y máxima de 1.000 €
24.23.2	Incumplimiento normativa Chicanes	-Desplazar una barrera -Saltarse una barrera -Saltarse una Chicane	5 segundos. 10 segundos. 20 segundos.
24.25	Cualquier maniobra en forma de exhibición	Todas	Descalificación y comunicación al Tribunal de Apelación y Disciplina.
25.1	Realizar reparaciones o reavituallamiento en parque cerrado.	Todas	Descalificación
25.1.3	No entrar en Parque Cerrado Final de Rallye	Todas	Descalificación
25.1.6	Empujar un vehículo, en los lugares indicados, personas distintas a las autorizadas.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
25.1.6	Transportar una batería en el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
25.2.2	Asignar una nueva hora de salida por no finalizar la reparación antes de su hora prevista	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto.
25.2.4	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el parque cerrado.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
25.2.4	Volver a entrar en parque cerrado, después de haber salido de él.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
26.2.7	Nueva salida en la modalidad de "Super-Rallye"	Todas	10 minutos añadidos al mejor tiempo de su categoría por cada T.C. no realizado o no completado.

(*) 20.1. Se entenderá que se ha producido una segunda, o ulterior, infracción a esta norma, a los efectos de aplicación de las sanciones previstas para los casos de reincidencia, cuando la siguiente infracción se detecte dentro de los dieciocho meses siguientes a la infracción anterior (incluso en el caso de que no hubiese llegado a participar en la prueba anterior).

- En caso de sanción a un equipo, se podrá valorar por separado la actuación de piloto y copiloto, y se podrá sancionar por separado si es preciso.

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 (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	