



REGLAMENTO GENERAL TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA 2026

ARTICULO 1: ORGANIZACIÓN:

1.1.- Los Clubs: Automóvil Club Castellón, Clásicos Deportivos de Benicàssim, Clásicos Deportivos Castellón, Club Automovilismo Gandía, Valencia Equipo Competición, Club Circuito del Motor, Automóvil Club de Alicante, Asociación Hortaclassics y Rallye Club Costa Azahar organizan el denominado **“TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA”** para el año **2026**, en adelante **TRCV26**.

1.2.- La Organización del **“TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA”**, en adelante **Comité Organizador**, está compuesto por:

- D. Fernando Basco.
- D^a M^a Carmen Díaz.
- D. Manolo Sánchez.
- D. Manuel Manrique.
- D. Enrique Mattes Portabella.
- D. Luis Rodas de Haro.
- D. Eduardo Moya.

Coordinador / Relación con participantes: Javier Cervera (trofeorcv@gmail.com)

Tesorera: Catherine Pineda.

1.3.- Del citado Trofeo derivarán los siguientes premios:

- 1.3.1.- Trofeo para **Conductores** categoría CON instrumentos.
- 1.3.2.- Trofeo para **Navegantes** categoría CON instrumentos.
- 1.3.3.- Trofeo para **Conductores** categoría SIN instrumentos.
- 1.3.4.- Trofeo para **Navegantes** categoría SIN instrumentos.

1.4.- Normativa de aplicación: serán aplicables, por orden de prelación, las siguientes normativas:

- 1.4.1.- La legislación española en materia de Tráfico y Circulación de Vehículos.
- 1.4.2.- El presente Reglamento General del **TRCV26**.
- 1.4.3.- El Reglamento Particular de cada evento.

ARTICULO 2: DEFINICIÓN DE LOS EVENTOS:

2.1.- Según la legislación española, se trata de eventos en los que participan vehículos de **más de 25 años** de antigüedad, en los que se establece una clasificación de regularidad, a tenor de lo dispuesto en el Artículo 32 de la Sección 3ª del Anexo II del **Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003)**.

2.2.- La velocidad media será, en todo el recorrido, siempre inferior a **50 km/hora**.

2.3.- Los participantes deberán respetar, durante todo el recorrido de los eventos, las normas del Código de la Circulación y los reglamentos aplicables en el **TRCV26**.

DIRECCIÓN DEL EVENTO:

2.4.- En los eventos del **TRCV26** será obligatorio nombrar, al menos, un Director del Evento, un Comisario y un Responsable de Seguridad Vial del Evento, que se encargarán, además de la Dirección del Evento, de las verificaciones técnicas y administrativas. Será obligatorio designar los cronometradores que sean necesarios.

2.5.- El Comisario del Evento será el encargado de las relaciones de los participantes con la Dirección del Evento, a través del cual se dirigirán las reclamaciones y cualquier otra incidencia que pueda surgir.

ARTICULO 3: REGLAMENTO PARTICULAR DEL EVENTO:

3.1.- El Reglamento Particular deberán contener, al menos:

- 3.1.1.- el Programa Horario del evento,
- 3.1.2.- la ubicación de los parques de salida y verificaciones,
- 3.1.3.- la fecha de apertura y cierre de las inscripciones,
- 3.1.4.- los nombramientos de la Dirección del Evento,
- 3.1.5.- la ubicación de la Oficina Permanente del Organizador,
- 3.1.6.- la relación de premios y/o trofeos,
- 3.1.7.- importe de los derechos de inscripción, y
- 3.1.8.- demás características específicas del evento.

3.2.- Las modificaciones al Reglamento Particular serán notificadas a través de comunicados o notas de la Organización.

3.3.- Los Eventos del **TRCV26** deberán obtener la preceptiva **autorización administrativa**, según lo establecido en el Artículo 32 de la Sección 3ª del Anexo II del Reglamento General de Circulación (**RD 1428/2003**), desarrollada en la **Instrucción 05/TV-48 de la DGT**.

ARTICULO 4: VEHÍCULOS ADMITIDOS:

4.1.- Podrán ser admitidos los vehículos turismo y sport y las motocicletas fabricados con una antigüedad mínima de veinticinco (25) años en el momento de la celebración de cada evento, según lo establecido en el Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003).

4.2.- En los casos de aquellos vehículos matriculados con antigüedad inferior a veinticinco años, será el propietario del mismo el que deberá probar, con documentación pertinente, la antigüedad de fabricación del vehículo. Ante cualquier duda, será la Organización quien determine la admisión del mismo.

4.3.- La Organización de cada evento podrá reservarse el derecho de admisión de cualquiera de estos vehículos.

ARTICULO 5: PARTICIPANTES ADMITIDOS:

5.1.- Podrán participar en los eventos del **TRCV26**:

5.1.1.- Como **conductores**: los poseedores del correspondiente Permiso de Conducción en vigor.

5.1.2.- Como **navegantes**, los mayores de 18 años, o menores de 18 años con autorización paterna por escrito, siempre que estén habilitados para ocupar las plazas delanteras del vehículo (tener más de 12 años o medir más de 135 cm).

5.2.- La Organización de cada evento podrá reservarse el derecho de admisión de cualquier participante.

5.3.- La participación en cualquiera de los eventos del **TRCV26** no otorga derecho alguno sobre la admisión en el resto de eventos.

5.4.- Por el mero hecho de inscribirse en un evento, todos los participantes se someten a la normativa de aplicación, se comprometen a cumplir con sus obligaciones y eximen a la Organización del Evento y al Comité Organizador del **“TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA”** de cualquier hecho derivado de la Circulación de los Vehículos durante la celebración del evento.

ARTICULO 6: SEGUROS:

6.1.- Las Organizaciones de los eventos que componen el **TRCV26** están obligados a la contratación de una Póliza de **Seguro de Responsabilidad Civil** con una cobertura mínima de **1.000.000 euros**.

ARTICULO 7: INSCRIPCIONES:

7.1.- Las inscripciones a cada uno de los eventos deberán ser remitidas obligatoria y directamente a cada Organizador, atendiendo a los plazos de apertura y cierre de inscripciones establecido para cada evento.

7.2.- En toda inscripción deberán figurar, al menos:

7.2.1.- Nombre, apellidos, domicilio, DNI o pasaporte y teléfono del conductor y navegante.

7.2.2.- Marca, modelo y año de fabricación del vehículo.

7.2.3.- ITV en vigor y Seguro Obligatorio del vehículo que cubra, al menos, el tiempo de participación en el evento.

7.2.4.- Club al que pertenecen el conductor y el navegante si procede.

7.2.5.- Justificante del ingreso de los derechos de inscripción.

7.3.- El importe de los derechos de inscripción, el de la comida/cena de entrega de trofeos si procede y el plazo de recepción de los mismos, deberán figurar, obligatoriamente, en el Reglamento Particular de cada evento, así como las contraprestaciones a las que tienen derecho los participantes.

7.4.- Una vez cerrado el plazo de inscripción, los cambios en el equipo (conductor, navegante o vehículo) deberán ser expresamente autorizados por la Organización.

7.5.- El efectivo pago del importe de los derechos de inscripción no limita el derecho de la Organización de cada evento a la admisión de cualquier participante, debiendo ésta, en caso de rechazar la inscripción, devolver el importe íntegro por el mismo medio al de recepción en un plazo no superior a una semana o ponerlo a disposición del Comité Organizador.

7.6.- El importe de los derechos de inscripción y el de la comida/cena de entrega de trofeos serán totalmente reembolsados:

7.6.1.- A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

7.6.2.- En caso de que el evento no se celebrara.

7.6.3.- La Organización podrá reembolsar hasta un 50% de los derechos de inscripción a los participantes que, por razones de fuerza mayor, debidamente documentada y verificada, no pudieran presentarse al evento.

ARTICULO 8: LIBRO DE RUTA (Rutómetro), TRAMO CALIBRACIÓN Y MEDICIÓN DE TRAMOS:

8.1.- La Organización de cada evento deberá poner a disposición de los participantes, un Libro de Ruta (Rutómetro) que describa detalladamente y mida el recorrido total, especificando las Etapas, Secciones y Sectores así como los Tramos de Clasificación en que se establezcan Controles. **El Libro de Ruta se entregará a los participantes durante las verificaciones administrativas y con la anticipación a la salida que determine la Organización, siendo el mismo para todos los equipos y será responsabilidad de ésta el garantizar que, hasta ese momento, el recorrido del evento permanezca secreto. No se publicará ni se difundirá antes de las verificaciones administrativas.** El Rutómetro podrá ser completo o parcial ya que, a criterio del organizador, la navegación de algún tramo o tramo más enlace se podrá facilitar a la salida del tramo.

No obstante deberá publicarse, al menos 7 días antes del comienzo del evento, la secuencia de velocidades impuestas que se aplicarán, en su caso, en los tramos cronometrados, para facilitar la elaboración anticipada de las tablas por parte de los participantes. **Las tablas impuestas se facilitarán poco antes de la salida del tramo denominado “a tabla impuesta”.**

8.2.- El Libro de Ruta podrá apoyarse con referencias externas (de la ruta) o internas (de la medición), a criterio de la Organización.

8.3.- La Organización establecerá un tramo, denominado **Tramo de Ajuste o Tramo de Calibración**, para que los participantes puedan comprobar y adecuar sus mediciones con las del Libro de Ruta y que deberá **hacerse público, al menos, siete días antes del comienzo del evento.** Se recomienda que dicho tramo tenga una distancia **mínima de 3 kilómetros** y que esté ubicado en una zona poco transitada dentro de la medida de lo posible. **Se hará todo lo posible para que el inicio y el fin del tramo de calibración, estén ubicados de forma que la parada del vehículo en ambos puntos no suponga un riesgo para los participantes ni para el resto de vehículos de la vía pública. Se intentará que tanto el inicio como el final del tramo de calibración estén en zonas sin tránsito de vehículos o con muy poco tránsito.** Se recomienda que el tramo de calibración no contenga rotondas. Si por alguna circunstancia contiene alguna rotonda, estas deberán tener claramente delimitados los carriles y el organizador deberá informar del carril por el que se debe circular a la hora de calibrar (en su defecto deberá ser el carril exterior).

8.4.- El libro de ruta, los tramos de clasificación y los controles de regularidad (CR) no podrán repetirse en su conjunto sin variaciones de un año a otro (o desde la última vez que se realizó la prueba). En el caso que esto ocurra será el Comité Organizador del TRCV26 el que decida, en última instancia, si la prueba es puntuable para el TRCV26.

8.5.- El método de medición de los tramos debe ser siempre POR LA CUERDA de la carretera, es decir, circulando por EL CENTRO DEL CARRIL PROPIO en el sentido de la marcha cuando la vía sea de doble carril y en vías estrechas circulando por la derecha de la calzada **sin recortar en las curvas.**

8.6.- Para aquellos tramos con una **distancia superior a los 10 km**, a partir del km 8 y cada 5 km aproximadamente, el organizador informará mediante viñetas intermedias de la distancia recorrida hasta dichas viñetas y opcionalmente del tiempo ideal de paso por las mismas desde el inicio del tramo, con el objetivo de que el participante pueda tener una información adicional.

ARTICULO 9: PLACAS, NÚMEROS Y DORSALES:

9.1.- La Organización entregará a cada equipo una o dos placas con el número asignado. Dichas placas deberán colocarse en lugar bien visible, en el exterior y en la parte delantera del vehículo, caso de ser una sola placa o delantera y trasera caso de ser dos placas. Estas placas no podrán ocultar las matriculas del vehículo.

9.2.- Así mismo, deberán entregarse dos dorsales, cuyos números serán de color negro sobre fondo siempre blanco, tendrán unas dimensiones mínimas aproximadas de 30 x 30 cm. que irán colocados sobre las puertas delanteras del vehículo.

9.3.- La Organización adjudicará los **diez (10)** primeros dorsales atendiendo a la clasificación de conductores (categoría CON y SIN instrumentos combinada). En la primera prueba los **diez (10)** primeros dorsales serán adjudicados de acuerdo a la clasificación final de conductores (categoría CON y SIN instrumentos combinada) del Trofeo del año anterior. De forma excepcional la Organización podrá variar este punto si participa algún equipo con palmarés reconocido en el mundo de los Rallyes o interés mediático, siempre respetando el orden de los **cinco (5)** primeros dorsales.

9.4.- La salida se efectuará según el orden creciente de los números de los dorsales.

ARTICULO 10: PUBLICIDAD:

10.1.- Los espacios publicitarios, que se encuentran en los números de los dorsales y en las placas del evento, están reservados a la publicidad de la Organización y los participantes no podrán rehusar esta publicidad ni la facultativa de la Organización.

10.2.- El equipo participante, en el momento de formalizar la inscripción en el evento, acepta la publicidad obligatoria de la Organización, pudiendo ésta decidir la zona donde deberá ir colocada cada una. La no aceptación de esta norma supondrá la exclusión del evento.

10.3.- Se podrá admitir publicidad comercial en los vehículos que no sea la propia de la Organización, siempre que no tenga carácter lesivo y no entre en conflicto con la establecida por la Organización.

ARTICULO 11: CARNÉ DE CONTROL:

11.1.- Al inicio del evento, los participantes recibirán un Carné de Control en el que figurarán los tiempos impartidos para cubrir la distancia entre dos Controles de Parada Obligatoria. Dicho Carnet será entregado en el Control de Llegada de Sección o Etapa, y sustituido por otro nuevo en el momento de la salida, si procede. Los participantes son los únicos responsables de su Carnet de Control y este deberá estar disponible a cualquier requerimiento de la Dirección del Evento, únicos autorizados a inscribir la hora en el mismo.

11.2.- El Carné de Control deberá ser presentado, personalmente, en los puestos de control por un miembro del equipo para su visado. Corresponde pues a éste decidir el momento preciso de presentar su Carnet de Control al comisario responsable y verificar la exactitud de las anotaciones de tiempos.

ARTICULO 12: VERIFICACIONES:

12.1.- Antes de la salida de cada evento, la Organización establecerá una **verificación técnica** sobre las características del vehículo: antigüedad y estado general. Así mismo se deberá comprobar la disposición de **un extintor operativo de al menos 1 kg (recomendable 2 kg), anclado a una parte fija del vehículo, baliza V16 homologada por DGT y dos chalecos reflectantes.** Se recomienda equipar al vehículo de un **martillo rompe cristales anclado a una parte fija del vehículo, el cual sea accesible para piloto y copiloto desde sus respectivos asientos y con el cinturón abrochado.**

12.2.- Un vehículo podrá no ser autorizado a tomar la salida si, a juicio de la Dirección del Evento, no ofreciera garantía suficiente para su seguridad de marcha.

12.3.- Antes de la salida de cada evento, la Organización establecerá una **verificación administrativa** sobre las características del vehículo que controlará, al menos:

12.3.1.- Permiso de Circulación del vehículo.

12.3.2.- Inspección Técnica de Vehículos en vigor.

12.3.3.- Seguro Obligatorio en vigor del vehículo.

12.3.4.- Permiso de Conducción del conductor en vigor.

12.4.- En cualquier momento, durante el transcurso del evento, podrán efectuarse controles sobre la legalidad de los participantes.

12.5.- Se podrá establecer una Ficha de Verificaciones, en la que se anotarán los datos del equipo participante, a efectos de facilitar la identificación del equipo y el proceso de verificaciones.

ARTICULO 13: RECORRIDO:

13.1.- Los eventos del **TRCV26** constarán de Etapas, Secciones, Sectores, Tramos de Clasificación y Tramos de Enlace.

13.1.1.- **Etapas:** Es cada una de las partes del recorrido separadas por una parada de, al menos, 9 horas.

13.1.2.- **Sección:** Es la parte del recorrido existente entre dos Controles Horarios de Parada Obligatoria.

13.1.3.- **Sector:** Es la parte del recorrido comprendida entre la salida del evento o de una sección y la de su primer Tramo de Clasificación; o entre la salida de un Tramo de Clasificación y la del siguiente; o entre la salida del ultimo Tramo de Clasificación y la llegada del su Sección o del evento.

13.1.4.- **Tramo de Clasificación:** Es la parte del recorrido en la cual se medirá la regularidad de los participantes, penalizando tanto el adelanto como el retraso sobre la media impuesta. **Los tramos de clasificación o tramos cronometrados no podrán discurrir por núcleos de población excesivamente transitados, zonas con excesivo número de semáforos o por aquellos puntos que por su naturaleza o ubicación se prevean atascos o congestiones de tráfico habitualmente. Se evitarán todas aquellas zonas que impidan la consecución de la media impuesta por el organizador.**

13.1.5.- **Tramo de Enlace:** Es la parte del recorrido comprendida entre la salida del evento y el comienzo del primer Tramo de Clasificación; o entre dos Tramos de Clasificación; o entre el final del último Tramo de Clasificación y el final de la Sección o del evento. **Los tramos de enlace serán siempre obligatorios, con una distancia mínima de 1 km. Esta distancia podrá ser inferior a 1 km si tras el enlace se llega a un reagrupamiento, al final de una sección o a una zona de parada con tiempo suficiente hasta el comienzo del siguiente tramo.**

Si por alguna causa justificada el tramo de enlace tuviera una distancia inferior a **1 km**, el Organizador lo tendrá que participar al Comité Organizador para su aprobación antes de la celebración de la prueba. El tiempo asignado para este tramo de enlace será el suficiente para que el participante no tenga que incumplir las velocidades legales de la vía por el que transcurre el mismo y no inferior a 2 minutos.

13.2.- Durante todo el recorrido del evento únicamente podrán ocupar el vehículo los miembros del equipo (conductor y acompañante) legalmente inscrito, que deberá respetar íntegramente el recorrido indicado en el Libro de Ruta, salvo decisión en contra de la Dirección del Evento.

13.3.- Las reparaciones estarán autorizadas durante el desarrollo del evento sin que represente penalización alguna, no así el remolque o transporte del vehículo durante parte del recorrido, que estará penalizado con la exclusión.

13.4.- En aquellos eventos a carretera abierta con cronometraje manual, se recomienda que la organización del evento asigne un coche “0” en cada uno de los tramos y un coche “escoba” el cual comprobará que todos los participantes han finalizado el tramo.

ARTICULO 14: VELOCIDAD MEDIA IMPUESTA:

14.1.- La velocidad media impuesta será, para todo el recorrido, siempre inferior a **50 km/hora**. La Organización tratará de ajustar ésta a las condiciones de la carretera por la que se circule, evitando que la consecución de la velocidad media impuesta, exija contravenir las Normas de Circulación o circular de forma temeraria.

14.2.- En los Tramos de Enlace la velocidad media impuesta no habrá de ser necesariamente igual a la del Tramo de Clasificación anterior ni a la del siguiente.

14.3.- En los Tramos de Enlace la velocidad media impuesta debe ser lo suficientemente baja para que el equipo participante tenga un margen suficiente de tiempo para llegar al siguiente Tramo de Clasificación o control de llegada.

14.4.- En los Tramos de Enlace la Organización tendrá en cuenta el tiempo para repostar combustible.

14.5.- Se penalizará la velocidad excesiva tanto en los Tramos de Enlace como en los Tramos de Clasificación, para lo cual la Organización podrá disponer controles secretos para vigilar que se cumplan las velocidades medias impuestas así como las normas de circulación.

ARTICULO 15: CONTROLES:

15.1.- Podrán existir tres tipos de Controles:

15.1.1.- Control Horario de Paso Obligatorio (CHPO): Es el establecido en una zona de control, donde se realiza toma de tiempos de paso, siendo de parada obligada.

15.1.2.- Control de Paso Obligatorio (CPO): Es el establecido en una zona de control, donde **no** se realiza toma de tiempo. **Pueden ser de parada obligatoria o no.**

15.1.3.- Control de Regularidad (CR): Es el establecido en un Tramo de Regularidad, donde se realiza toma de tiempo, no siendo de parada obligada.

15.2.- El funcionamiento de un Control Horario de Parada Obligatoria (**CHPO**) comienza cuando el vehículo atraviesa el panel de aviso de comienzo de Zona de Control. La dinámica será la siguiente: A una distancia, aproximada, de 25 metros, se hallará el emplazamiento del Puesto de Control. La duración de la parada en las zonas de control, no deberá exceder del tiempo necesario para las operaciones de anotación horaria.

Sólo se puede anotar la hora real de paso en el Carné de Control, si los dos miembros del equipo, así como el vehículo, se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

La hora de paso es aquella en la que uno de los miembros del equipo, presenta el Carné de Control al comisario en funciones y éste anotará la hora manualmente o por medio de aparato impresor.

La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando el tiempo otorgado para recorrer una Sección a la hora de salida de esa Sección, estando expresada en horas, minutos y segundos.

El equipo no incurrirá en ninguna penalización, por adelanto ni por retraso, si la hora de presentación del Carné de Control, corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que debe pasar un control a las 18h. 27'15". No será penalizado si su Carné de Control es presentado entre las 18h 27'15" y las 18h 28'14", es decir, dentro de "su minuto".

15.3.- Controles Horarios de Salida y Llegada:

15.3.1.- **Del Evento, Etapa o Sección:** indicados mediante pancartas normalizadas a la hora y lugar indicados en el Reglamento Particular, Libro de Ruta y Carné de Control. Los equipos deberán estar a disposición de la Dirección del Evento 15 minutos antes de la hora ideal de salida, que figura en el Carné de Control. **El intervalo de salida entre cada dos vehículos será de un minuto.** Dicho intervalo podrá ser modificado a criterio de la Dirección del Evento en casos excepcionales y si las circunstancias lo permiten y aconsejan.

15.3.2.- **De Tramo de Clasificación:** No siendo estos obligatorios, si los hubiere funcionarán como los anteriormente descritos y si no los hubiere, será entonces necesario que cada equipo tome la salida en la referencia indicada en el Libro de Ruta y a la hora marcada en su Carné de Control.

15.4.- Los Controles de Paso Obligatorio (**CPO**) serán señalizados de forma claramente visibles en el caso que sean de parada obligatoria, en estos controles el Comisario en funciones deberá simplemente visar el Carné de Control cuando sea presentado por el equipo, que es el único responsable de presentar su Carné de Control, y de las anotaciones que en éste se hagan. **También podrán haber controles de paso no señalizados (controlados por GPS) para asegurar que los participantes sigan el recorrido especificado en el libro de ruta en todo momento. En caso contrario habrá una penalización de 600 puntos.**

15.5.- Controles de Reagrupamiento. Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Si a la entrada y salida de estas zonas, el Control de Reagrupamiento fuese un Control Horario de Parada Obligatoria (CHPO) su funcionamiento será como el de aquél. Si por el contrario, no hubiese Control Horario de Parada Obligatoria, los equipos deberán tomar la salida a la hora indicada en su Carné de Control.

15.6.- Los Controles de Regularidad (CR) se establecerán en los Tramos de Clasificación, en número y localización secretos, a criterio de la Organización, debiendo estar oculta su presencia en la medida de lo posible. **Solo se dará cuenta del número y ubicación de estos controles al término del evento.**

15.7.- Los Controles de Regularidad (CR) no podrán estar ubicados a menos de 1.000 metros después de: la Salida del Tramo de Clasificación, la finalización de una población, un Stop o ceda el paso.

15.8.- Los Controles de Regularidad (CR) no podrán estar ubicados a menos de **500 metros antes de:** un Stop, un ceda el paso ni dentro de poblaciones o núcleos urbanos excesivamente transitados. Los Controles de Regularidad (CR) no podrán estar ubicados en un STOP, ni en los **200 metros** siguientes a un cambio de media.

15.9.- Los Controles comenzarán a funcionar 10 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo y salvo decisión en contra de la Dirección del evento, dejarán de funcionar 10 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo.

15.10.- **“Control Secreto Joker”:** Al final de la prueba las **2** peores puntuaciones **por retraso** en un control secreto de cada participante serán descartadas para la clasificación, siempre y cuando estén dentro de la ventana de tiempo establecida en 10 minutos (600 sg). Si el participante pasara más tarde de esos 10 minutos por ese control tendría una penalización de 600 puntos, la cual NO sería eliminada aunque fuera una de las 2 peores picas por retraso. Para poder eliminar la peor puntuación por retraso de un control, el participante ha de pasar por dicho control con un retraso no superior a los 10 minutos. Al final del rallye se eliminarán las 2 peores puntuaciones **por retraso** en un control secreto de cada participante (teniendo en cuenta el concepto de la ventana de tiempo) dando una nueva clasificación final.

Queda a criterio del Organizador de la prueba, teniendo en cuenta las limitaciones de los distintos programas de cronometraje, el descartar las dos peores puntuaciones por retraso del total de la prueba o descartar la peor puntuación de cada sección (con un máximo de 2 descartes en el caso que la prueba tenga más de 2 secciones).

Ejemplos:

Pasar retrasado 9 minutos por un control (dentro de la ventana de tiempo). Penalización inicial: 540 puntos. Si es una de las peores puntuaciones de un control: Se elimina este control.

Pasar retrasado 10 minutos por un control (dentro de la ventana de tiempo). Penalización inicial: 600 puntos. Si es una de las peores puntuaciones de un control: Se elimina este control.

Pasar retrasado más de 10 minutos por un control (fuera de la ventana de tiempo). Penalización: 600 puntos (aunque sea la peor puntuación de un control). No se elimina el control.

Cualquier retraso superior a los 10 minutos implica una penalización de 600 puntos por ese control, la cual no se eliminaría.

15.11.- En cada sección, entendiéndose como sección la parte del recorrido existente entre dos Controles Horarios de Parada Obligatoria, **habrá como mínimo un tramo de los denominados “a tabla impuesta”** la cual se entregará al equipo participante poco antes de la salida de dicho tramo. Dicha tabla no podrá publicarse ni difundirse con anterioridad a la celebración de la prueba, ni en las verificaciones administrativas. Al publicar las velocidades medias del resto de tramos, este tipo de tramos se denominarán “a tabla impuesta” sin más información adicional. La tabla impuesta tendrá que cumplir los puntos del **ANEXO nº 6. La tabla impuesta tendrá al menos tres cambios de velocidad media (3 cambios de media).**

ARTICULO 16: HORA OFICIAL Y CRONOMETRAJE:

16.1.- Se hará coincidir la Hora Oficial del evento con la hora **GPS**. No obstante, prevalecerá la expuesta por la Organización, 15 minutos antes de la salida del primer vehículo, en el Control de Salida.

16.2.- El cronometraje del evento podrá efectuarse al segundo si el cronometraje es manual. Si el cronometraje es automático se efectuará obligatoriamente, como mínimo, a la décima de segundo (salvo causa justificada) mostrando las penalizaciones con decimal en cada uno de los tramos y en la clasificación final.

El cronometraje podrá efectuarse al segundo en la categoría SIN instrumentos. En la categoría CON instrumentos se efectuará obligatoriamente, como mínimo, a la décima de segundo (salvo causa justificada) mostrando las penalizaciones con decimal en cada uno de los tramos y en la clasificación final.

Si el cronometraje es manual se tomará como referencia el paso del extremo delantero del vehículo por el Control. No obstante, si los medios técnicos lo permiten, podrán tomarse precisiones superiores.

16.3.- Si el transponder de cronometraje de algún participante no registrara todos los datos, se seleccionaría para ese tramo y para el resto de participantes **los mismos datos registrados** por ese transponder. **En el caso que algún transponder de algún participante no registrara ningún dato, el tramo sería anulado para todos los participantes.**

ARTICULO 17: PENALIZACIONES:

17.1.- Las penalizaciones en los eventos del **TRCV26**, salvo indicación expresa en cada Reglamento Particular, se establecen como:

- | | |
|--|------------------|
| 01.- Por cada segundo de adelanto o retraso en cada Control Horario de Parada Obligatoria a partir del minuto ideal de paso: | 1 punto |
| 02.- Por cada segundo de adelanto o retraso en cada Control de Regularidad (la penalización máxima será de 600 puntos): | 1 punto |
| 03.- Por no pasar por un Control de Paso Obligatorio (CPO): | 600 puntos |
| 04.- Por detención o marcha anormalmente lenta de forma voluntaria a la vista de un Control de Regularidad en un Tramo de Clasificación, denunciada por un Comisario o Cronometrador: | 100 puntos |
| 05.- Infracción grave al Código de la Circulación, denunciada por la autoridad competente o por la Dirección del evento: | Exclusión |
| 06.- Pérdida de una placa del evento: | 50 puntos |
| 07.- Pérdida de un dorsal del evento: | 50 puntos |
| 08.- Pérdida de un dorsal que impida la identificación del participante al paso por los Controles Horarios o pérdida de ambos dorsales: | Exclusión |
| 09.- Pérdida, modificación o tachadura en el Carnet de Control: | Exclusión |
| 10.- Remolque o transporte del vehículo durante parte del recorrido: | Exclusión |
| 11.- Penetrar en una Zona de Control por dirección distinta a la prevista en el Libro de Ruta: | 600 puntos |
| 12.- Bloquear el paso a otros vehículos o dejar detenido el vehículo de forma que constituya peligro: | Exclusión |
| 13.- No obedecer las instrucciones de la Dirección del evento: | Exclusión |
| 14.- No entregar el Carnet de Control a requerimiento de la Organización: | Exclusión |
| 15.- Abandono de un miembro del equipo: | Exclusión |
| 16.- Ir a bordo del vehículo participante cualquier persona adicional: | Exclusión |
| 17.- No pasar por cualquiera de los Controles de Regularidad (CR) o Controles de Paso de verificación del recorrido: | 600 puntos |
| 18.- Mantener una conducta o comportamiento descortés o irrespetuosa hacia la Dirección del Evento, hacia los miembros del Comité Organizador o hacia el resto de participantes, antes y durante la celebración del evento: | Exclusión |
| 19.- No ofrecer su auxilio a otros participantes en situación de socorro: | Exclusión |
| 20.- Recibir ayuda o asistencia organizadas por "ouvriers" sobre situación de los controles secretos, itinerario, avituallamiento o asistencia mecánica: | Exclusión |
| 21.- Abandono del parque cerrado antes de la finalización de la entrega de premios (exclusión de la prueba sin percibir puntuación y sin derecho a premio si lo tuviese, si no es por alguna causa de fuerza mayor y justificable): | Exclusión |
| 22.- Salirse del recorrido marcado por el Rutómetro de forma voluntaria e involuntaria (50 puntos cada vez que esto suceda pudiendo llegar a Exclusión a criterio de Dirección de Carrera): | 50 puntos |

Si la medición de tiempos se realiza con consideración de la décima de segundo, las penalizaciones indicadas en el apartado 02 tendrán un decimal.

ARTICULO 18: EMPATES:

En cada evento, en caso de empate en la penalización total, será ganador el equipo que tenga más “ceros” al paso por los Controles de Regularidad. De persistir el empate se consideraran las penalizaciones “unos”, “doses”, “treses”, etc. De persistir el empate, se considerará el mejor resultado en el primer Control de Regularidad, en el segundo, etc. En caso de persistir, se considerará posición empatada. En caso de cronometraje a la décima se considerarán “ceros” para desempatar todas las penalizaciones que estén dentro del rango de +/- 0.5 segundos del tiempo ideal de paso y el procedimiento será el mismo pero considerando, después de los “ceros”, las penalizaciones de “+/- 0.6 décimas”, “+/- 0.7 décimas”, etc.

ARTICULO 19: CLASIFICACIONES Y PREMIOS DE LOS EVENTOS:

19.1.- Al final del evento, la Organización será responsable de ofrecer a los participantes una Clasificación General con expresión del total de puntos de penalización acumulados en orden creciente y **detalle de las horas de paso teóricas, horas de paso reales y penalizaciones asignadas a cada participante en cada Control Horario** o de Regularidad, **especificando la ubicación kilométrica exacta de éstos**. Será ganador el equipo que menos puntos de penalización acumule.

19.2.- La operativa de publicación de resultados será la siguiente:

- 19.2.1.- Al final de cada rallye se publicará una Clasificación Oficial Provisional, además de las clasificaciones de todos los tramos disputados, con expresión del total de puntos de penalización acumulados, en orden creciente y detalle de las penalizaciones asignadas a cada participante en cada control, horario o de cronometraje, **especificando la ubicación kilométrica exacta de estos** (esta última información deberá publicarse en un plazo máximo de 3 días desde la finalización de la prueba). Es de vital importancia la publicación de los puntos kilométricos de cada control de regularidad (CR) donde se han ubicado los controles secretos para verificar la correcta imposición de penalizaciones a los participantes y por ende la veracidad de la clasificación provisional publicada. Será ganador del rallye el equipo que menos puntos de penalización acumule.
- 19.2.2.- La Organización abrirá, durante un periodo mínimo de 30 minutos, el plazo de reclamaciones según se recoge en el artículo 22 y atenderá, por orden de presentación, las reclamaciones presentadas por los equipos.
- 19.2.3.- Transcurrido el plazo de reclamación, la Organización realizará las correcciones necesarias y publicará el Resultado Definitivo del evento, procediendo a la entrega de premios.

19.3.- La Organización será responsable de remitir al Comité Organizador del **TRCV26** (trofeorcv@gmail.com) el resultado del evento, con expresa mención de todos los equipos participantes, de los equipos participantes que han abandonado el evento, y la **Clasificación Definitiva** en las diversas categorías de los equipos que han finalizado el evento, con expresión del total de puntos de penalización acumulados en orden creciente y detalle de las horas de paso teóricas, horas de paso reales y penalizaciones asignadas a cada participante en cada Control, Horario o de Regularidad, **especificando la ubicación kilométrica exacta de éstos**.

19.4.- La Organización de cada evento entregará, al menos, los siguientes premios:

- 19.4.1.- Premios a los tres primeros clasificados del evento, tanto conductor como navegante de la **categoría CON y SIN instrumentos** (12 premios en total como mínimo).

ARTICULO 20: CLASIFICACIONES Y PREMIOS:

20.1.- Clasificación para Navegantes y para Conductores. En cada uno de los eventos puntuables para el **TRCV26** se asignaran puntos a cada uno de los quince (15) primeros clasificados, navegantes y conductores (categoría CON y SIN instrumentos), de acuerdo con el siguiente baremo que se **multiplicará por el coeficiente adjudicado a cada rallye según el Anexo1 (coeficientes de puntuación en carretera abierta y en circuito)**. Es muy importante ver el **Anexo 4 (descartes de pruebas)**:

20.2.-

Posición	Puntos	Posición	Puntos	Posición	Puntos
1º	30	6º	16	11º	6
2º	25	7º	14	12º	4
3º	22	8º	12	13º	3
4º	20	9º	10	14º	2
5º	18	10º	8	15º	1

Además, se otorgará un (1) punto al resto de los equipos que hayan finalizado el evento, entendiéndose como tal la llegada del conductor, navegante y vehículo al Parque Cerrado de Llegada con entrega del Carné de Control.

20.3.- El Comité Organizador del **TRCV26** podrá modificar la asignación de puntos si, a su juicio, existen errores de transcripción en la elaboración de la Clasificación Definitiva de un evento, o si existen reclamaciones de equipos participantes en este sentido.

20.4.- La Clasificación Definitiva del **TRCV26** para Navegante y para Conductor se elaborará sumando los puntos de todas las pruebas (categoría CON y SIN instrumentos).

20.5.- En caso de empate en las clasificaciones finales del **TRCV26**, será ganador el que acumule más primeros puestos. De persistir el empate se consideraran los segundos puestos, terceros, etc, siempre de los resultados no descartados. De persistir el empate, se sumarán las penalizaciones de todos los eventos no descartados siendo ganador el que menos acumule.

20.6.- El Comité Organizador del **TRCV26** entregará, al menos, los siguientes premios por categorías:

20.6.1.- Tres primeros clasificados en la categoría **Navegante** (CON y SIN instrumentos).

20.6.2.- Tres primeros clasificados en la categoría **Conductor** (CON y SIN instrumentos).

20.7.- Colaboración trofeos: El Organizador de cada prueba aportará, a final de temporada, una cuantía económica de **100 € por prueba** realizada y puntuable en el TRCV26.

ARTICULO 21: RECLAMACIONES Y APELACIONES:

21.1.- Una vez publicada la Clasificación Provisional de un evento, se abre el plazo de reclamaciones del evento, que será de 30 minutos a partir de su publicación. Dicha reclamación deberá versar sobre un aspecto concreto y deberá ser presentada por escrito. Deberá ir acompañada de una caución de sesenta euros (60 €), que será devuelta en caso de procedencia de la reclamación.

21.2.- Una vez publicada la Clasificación Definitiva de un evento, se abre un plazo de apelación al Comité Organizador del **TRCV26**, que será de 25 horas a partir de su publicación. Dicha apelación deberá versar sobre un aspecto concreto, será presentada por escrito y podrá acompañarse de los testimonios que sean considerados oportunos. El Comité Organizador del **TRCV26** tendrá un plazo de 7 días para analizar la situación y escuchar a las partes. A juicio del Comité Organizador, en caso de no haberse realizado en primera instancia, podrá ir acompañada de una caución de sesenta euros (60 €), que será devuelta en caso de procedencia de la reclamación.

21.3.- La caución de 60 € será devuelta en caso de procedencia de la reclamación.

21.4.- El vencimiento de cualquier plazo establece la decisión como inapelable.

21.5.- Si una reclamación o apelación resulta improcedente, la caución pasará a engrosar los premios del **TRCV26**.

ARTICULO 22: EVENTOS PUNTUABLES:

Los eventos que componen el **TRCV26** son:

Denominación	Organización	Fecha
VIII Rallye Hivern Agost 2026 (Alicante) (C.A)	Automóvil Club de Alicante (A.C.A)	7 febrero
XIII Valencia Classic TRCV Challenge (circuito Cheste) (C)	Club Circuito del Motor (Valencia)	7 marzo
VIII Rallye Ciutat de Torrent (Valencia) (C.A)	Asociación Hortaclassics	25 abril
XIII Rallye 1000 curvas (Alicante) (C.A)	Automóvil Club de Alicante (A.C.A)	junio
V Rallye Clásico Territorio Borgia (Valencia) (C.A)	Club Automovilismo Gandía	19 septiembre
IV Rallye de Regularidad Ciudad de Burriana (C.A)	Rallye Club Costa Azahar	24 octubre
VI Rallye Nadal (El Campello) (Alicante) (C.A)	Automóvil Club de Alicante (A.C.A)	diciembre

(C) *Circuito*

(C.C) *Carretera Cerrada*

(C.A) *Carretera Abierta*

22.1.- La fecha de celebración de cada evento podrá ser modificada con una antelación mínima de 30 días naturales, debiendo contar con el visto bueno del Comité Organizador y hacerse público con una antelación mínima de 30 días naturales a la celebración de la misma.

22.2.- Entre dos pruebas puntuables deberán de existir al menos **un fin de semana libre entre ellas (con un mínimo de 12 días)**.

22.3.- La celebración de un evento podrá ser aplazada o incluso suspendida, atendiendo a causas de fuerza mayor. Si es aplazada, para que la prueba pueda seguir siendo puntuable deberán de existir al menos **un fin de semana libre (con un mínimo de 12 días)** entre otra prueba puntuable del calendario del TRCV26.

22.4.- EL Comité Organizador del **TRCV26** podrá decidir la exclusión en el Trofeo de cualquiera de los eventos si, a su juicio, no cumple con los requisitos mínimos pactados para su pertenencia al mismo o incumple el presente Reglamento.

22.5.- Se prevé la posibilidad de inclusión de otros eventos puntuables para el **TRCV26**, siempre y cuando el evento se ajuste al presente Reglamento General, cuente con el visto bueno del Comité Organizador y pueda ser confirmada con una antelación mínima de dos meses a su celebración.

ARTICULO 23: TABLÓN DE ANUNCIOS:

Todas las comunicaciones referentes al **TRCV26** en particular las concernientes a posibles modificaciones, ampliaciones y/o aclaraciones del presente Reglamento General, serán publicadas en el Tablón de Anuncios Oficial del **TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA (www.trofeorcv.com)**.

El contacto con el Comité Organizador del **TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA** puede realizarse a través de las direcciones de correo electrónico siguientes: **fbascop@msn.com** o **trofeorcv@gmail.com**

ANEXOS

-ANEXO 1 - PUNTUACIÓN DE CADA RALLYE:

La puntuación de un rallye se obtendrá multiplicando los puntos otorgados en función de la posición por un **coeficiente** resultante de la suma siguiente:

El número de participantes dividido por 100 y sumado a la unidad (es decir un rallye con 44 participantes partiría de 1,44), también sumado el nº de controles válidos del rallye dividido por 50 en el caso de sistema de cronometraje electrónico (es decir 27 controles= 0,54) y dividido por 100 con cronometraje manual (es decir 27 controles=0,27), nº de tramos cronometrados dividido por 100 (5 tramos= 0,05) y el nº de km de tramos cronometrados dividido por 75 en tramos cerrados ($177 \text{ km}/75 = 2,36$) y por 100 ($177 \text{ km}/100 = 1,77$) en tramos a carretera abierta.

Ejemplos:

De esta forma un rallye con tramos cerrados, 44 equipos, 37 controles electrónicos, 7 tramos y 99 km de tramos tendría el siguiente **coeficiente**: $1,44 + 0,74 + 0,07 + 1,32 = 3,57$

Un rallye con tramos a carretera abierta, 30 equipos, 45 controles electrónicos, 12 tramos y 177 km de tramos tendría el siguiente **coeficiente**: $1,30 + 0,9 + 0,12 + 1,77 = 4,09$

El coeficiente final de la prueba podrá verse aumentado un **9%, 18% ó 25%** en los siguientes casos:

- a) **9%**: Cuando la prueba contenga **al menos un tramo** a hitos o con cambios de velocidad media a referencias externas.
- b) **18%**: Cuando la prueba contenga **dos o más tramos** a hitos o con cambios de velocidad media a referencias externas.
- c) **25%**: Cuando se cumpla el punto **b)** y además la prueba contenga **al menos un tramo mixto**, entendiendo como **mixto** un tramo con más de una especialidad de regularidad (**Ejemplo**: Inicio del tramo a tabla impuesta continuando el tramo con hitos, enlazando con cambios de velocidad media a referencia externa y finalizando nuevamente con tabla impuesta).

- PUNTUACIÓN DE PRUEBAS DE CIRCUITO:

La puntuación de un evento en circuito se obtendrá multiplicando los puntos otorgados en función de la posición por un **coeficiente** resultante de la suma siguiente:

El número de participantes dividido por 50 y sumado a la unidad (es decir una prueba con 44 participantes partiría de 1,88), también sumado el nº de controles válidos de la prueba dividido por 50 por tener sistema de cronometraje electrónico (es decir 50 controles= 1,00), nº de vueltas puntuables dividido por 100 (10 vueltas= 0,10) y el nº de km puntuables recorridos dividido por 75 (40 km/75 = 0,53).

De esta forma una prueba en circuito, 44 equipos, 50 controles electrónicos, 10 vueltas y 40 km de tramos tendría el siguiente **coeficiente**: $1,88 + 1,00 + 0,10 + 0,53 = 3,51$

-ANEXO 2: ACLARACIÓN SOBRE DEFINICIÓN DE “INSTRUMENTOS”:

Aclaración sobre definición de “Instrumentos”:

Cuando un equipo se inscribe **SIN instrumentos** se entiende que ni el vehículo, ni los ocupantes, llevan a bordo del vehículo ningún dispositivo capaz de calcular medias o sus desviaciones, tales como tablets, pirámides, Rabbits, Rallymeter, Blunik, Katya e incluso smartphones o teléfonos móviles.

No se permite emplear un aparato considerado instrumento en esta categoría, aunque no vaya programado y se emplee como medidor de velocidad y distancia. El mero hecho de llevarlo instalado en el coche, conectado o no, se considerará un instrumento (ejemplo: No se podría emplear un *Blunik* aunque no se programe y solo mida velocidad y distancia, ya que está considerado un instrumento).

Los teléfonos móviles pueden llevarse a bordo por cuestiones de emergencia, pero su pantalla no puede estar a la vista de los ocupantes en el transcurso de los tramos de clasificación.

Sí que están permitidos en la categoría **SIN instrumentos** aquellos dispositivos que midan la distancia y/o velocidad instantánea tales como velocímetros, odómetros, ciclómetros e incluso Terratrip, pero nunca la velocidad media o realizar cálculos. Es decir, si es algún equipo o dispositivo de medida que no lleva el vehículo de origen, solo podrá realizar la función de medir distancia y velocidad instantánea.

Un GPS es considerado un instrumento. Una aplicación (Rabbit, Rallymeter, Blunik, Katya o similar) que funcione con GPS en lugar de con sonda es considerado un instrumento.

Solo se podrá llevar 1 dispositivo considerado como NO instrumento, el número de cronómetros es libre.

Resumiendo, se podría definir instrumento como un aparato al que se le pueden introducir datos o programarlo (inputs) ofreciendo una información de salida (outputs) luminosa, sonora o gráfica del tiempo o distancia de adelanto o retraso frente al ideal en cada momento. Un equipo o dispositivo que solo lee, en principio, no es un instrumento.

-ANEXO 3: DOCUMENTO SEGURIDAD TROFEO REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA 2026.

Los organizadores deberán exigir a cada equipo participante la firma de documento siguiente, sin cuya aceptación no deberán permitir la salida del vehículo en el evento:

El **conductor** del equipo nº____, D._____ firma este documento y por tanto conoce su contenido, que es un extracto del *Reglamento General del Trofeo de Regularidad de la Comunidad Valenciana* en su aspecto de Seguridad.

Artículo 2:

2.1. Según la legislación española, se trata de un evento en el que participan vehículos de más de 25 años de antigüedad, en los que se establece una clasificación de regularidad, a tenor de lo dispuesto en el Artículo 32 de la Sección 3ª del Anexo II del Reglamento General De Circulación (RD 1428/2003).

2.2 La velocidad media será, en todo el recorrido, siempre inferior a 50 km/h.

2.3 Los participantes deberán respetar, durante todo el recorrido del evento, las normas del Código de la Circulación y los Reglamentos aplicables en el **TRCV 2026**.

Artículo 12:

12.1 Antes de la salida del evento, la Organización establecerá una verificación técnica sobre las características del vehículo: antigüedad y estado general. Asimismo se deberá comprobar la disposición de un extintor operativo **de al menos 1 kg anclado a una parte fija del vehículo, baliza V16 homologada por DGT** y dos chalecos reflectantes. **Se recomienda equipar al vehículo de un martillo rompe cristales anclado a una parte fija del vehículo, el cual sea accesible para piloto y copiloto desde sus respectivos asientos y con el cinturón abrochado.**

12.2 Un vehículo podrá no ser autorizado a tomar la salida si, a juicio de la Dirección del evento, no ofreciera garantía suficiente para su seguridad de marcha.

Artículo 14:

14.1 La velocidad media impuesta será, para todo el recorrido, siempre inferior a 50 km/h. La organización ajustará ésta a las condiciones de la carretera por la que se circule evitando que la consecución de la velocidad media impuesta exija contravenir las Normas de Circulación o circular de forma temeraria.

14.6 Se penalizará la velocidad excesiva tanto en los Tramos de enlace como en los Tramos de Clasificación para lo cual la Organización podrá disponer controles secretos para vigilar que se cumplan las velocidades medias impuestas así como las Normas de Circulación.

Artículo 17:

17.1-05 Una infracción grave al Código de la Circulación, denunciada por la Autoridad competente o por la Dirección del evento supondrá la exclusión del evento.

17.1-18 Mantener una conducta o comportamiento descortés o irrespetuoso hacia la Dirección del evento, hacia los miembros del Comité Organizador o hacia el resto de los participantes, antes y durante la celebración del evento supondrá la exclusión.

La reiteración de las sanciones por incumplir estos artículos será motivo de exclusión del Trofeo de Regularidad de la Comunidad Valenciana **2026**.

Conozco estos artículos y firmo mi conformidad con su aplicación:

Fecha y firma

-ANEXO 4 -DESCARTES DE PRUEBAS:

Reglamentación de los descartes:

- a) *Hasta 4 pruebas celebradas, se retendrán tantos resultados como pruebas celebradas (sin descartes).*
- b) *De 5 a 7 pruebas celebradas, se retendrán tantos resultados como pruebas celebradas **menos 1**.*
- c) *De 8 a 9 pruebas celebradas, se retendrán tantos resultados como pruebas celebradas **menos 2**.*
- d) *De 10 o más pruebas celebradas, se retendrán tantos resultados como pruebas celebradas **menos 3**.*

IMPORTANTE: Para poder puntuar en el **TRCV26** habrá que tener en cuenta lo siguiente:

Haber disputado, como mínimo, una prueba en cada una de las provincias de la Comunidad Valenciana en la que haya más de una prueba. En caso de que hubiera en una provincia 1 única prueba y un equipo no la disputara sería un 0 obligatorio a retener (no se podrá descartar esta prueba).

Se tendrán en cuenta la siguientes excepciones:

- 1) Si se diera el caso que en 2 de las 3 provincias se realiza una sola prueba habría que disputar 2 pruebas en dos provincias distintas para poder puntuar en el TRCV26 (ver ejemplo nº 3).
- 2) Si se diera el caso que se realizara una prueba por provincia habría que disputar un mínimo de 2 pruebas para poder puntuar en el TRCV26.

La **DESCALIFICACIÓN** de una prueba será un 0 obligatorio a retener (no se podrá descartar esta prueba).

Ejemplos aclaratorios:

Ej1: Si hubiera 2 pruebas en Alicante, 2 en Castellón y 2 en Valencia (6 pruebas en total), para poder puntuar habría que disputar como mínimo 1 prueba en cada provincia (ya que hay más de 1 prueba en cada provincia). Al haber 6 pruebas en total habría 1 descarte para el equipo que hiciera las 6 pruebas.

Ej2: Si hubiera 3 pruebas en Alicante, 1 en Castellón y 2 en Valencia (6 pruebas en total), para poder puntuar habría que disputar como mínimo 1 prueba en Alicante y 1 prueba en Valencia. Como en Castellón hay una sola prueba, si un equipo no la disputa puede seguir puntuando en el Campeonato. Al haber una única prueba en Castellón, si esta no se disputa no se podría seleccionar como descarte si se han hecho las otras 5 pruebas (habría que descartar una de las 5 pruebas disputadas).

Ej3: Si hubiera 3 pruebas en Alicante, 1 en Valencia y 1 en Castellón, para poder puntuar habría que realizar un mínimo de 2 pruebas en dos provincias distintas.

-ANEXO 5 –RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD:

Tramo de calibración: El tramo de calibración discurrirá por una zona de baja intensidad de tráfico y se ubicará próximo al parque cerrado. El inicio del tramo de calibración estará localizado en una zona en la que la parada del vehículo no suponga un riesgo para el vehículo ni para el resto de vehículos que transiten por esa vía. Se recomienda que el inicio del tramo esté en un apeadero o arcén con suficiente anchura.

Se prestará especial atención a la ubicación del final del tramo de calibración, siempre que sea posible acabará fuera de la vía por la que transcurre el tramo para garantizar la seguridad. Esta norma también se puede aplicar para ubicar el inicio del tramo de calibración, que su inicio esté fuera de la vía por la que discurre el tramo.

Se recomienda que el final del tramo de calibración esté próximo a una zona segura donde realizar el cambio de sentido que nos llevará de nuevo al inicio del tramo, el final del tramo debería estar ubicado dentro de esta zona segura. También se recomienda buscar una zona segura cerca del inicio del tramo de calibración para poder realizar un cambio de sentido y ubicarnos de forma segura en el inicio de este a la hora de dar una nueva pasada.

Se recomienda que el tramo de calibración no contenga rotondas. Si por alguna circunstancia contiene alguna rotonda, estas deberán tener claramente delimitados los carriles y el organizador deberá informar del carril por el que se debe circular a la hora de calibrar (en su defecto deberá ser el carril exterior).

Tramos cronometrados: Se intentará que el inicio del tramo cronometrado esté ubicado en un apeadero o zona con un arcén lo suficientemente ancho para que la parada del vehículo no suponga un riesgo para el vehículo ni para el resto de vehículos que transiten por esa vía. En el caso que no sea posible, el inicio del tramo no deberá ubicarse después de curvas ciegas, cambios de rasantes o zonas de escasa visibilidad para el resto de vehículos o para los propios participantes.

-ANEXO 6 –TABLAS IMPUESTAS:

En cada sección, entendiendo como sección la parte del recorrido existente entre dos Controles Horarios de Parada Obligatoria, **habrá como mínimo un tramo de los denominados “a tabla impuesta”** la cual se entregará al equipo participante poco antes de la salida de dicho tramo. Dicha tabla no podrá publicarse ni difundirse con anterioridad a la celebración de la prueba, ni en las verificaciones administrativas. Al publicar las velocidades medias del resto de tramos, este tipo de tramos se denominarán “a tabla impuesta” sin más información adicional. La tabla impuesta tendrá al menos tres cambios de velocidad media (3 cambios de media).

En el encabezado de la tabla se indicará el número y nombre del tramo. En las pruebas en las que se diferencie velocidades medias de seco o mojado, se tendrá la previsión de disponer tablas impuestas de seco y de mojado, aportando al equipo la que decida la organización en cada caso.

La tabla se confeccionará **con intervalos de 100 m** donde se indicará el tiempo acumulado invertido. **En ningún caso se indicará la velocidad media de la tabla en su conjunto ni de forma parcial. La velocidad media entre los intervalos de 100 m nunca podrá superar la velocidad media de 49,99 km/h, es decir, el tiempo entre intervalos no podrá ser inferior a 7 segundos.** La velocidad media de la tabla en su conjunto siempre será inferior a 50 km/h. **El último tiempo indicado en la tabla debe ser el ideal de paso por meta.**

Si se incumplen estas directrices el tramo quedará anulado y se obtendrá una nueva clasificación para el cálculo de puntos del TRCV26.

La tabla facilitada por el organizador será legible y con un tamaño de caracteres adecuado. No emplear gráficas de pequeño tamaño ni estilos de números poco legibles.

Ante cualquier duda al respecto contactar por mail a (trofeorcv@gmail.com).

A modo de ejemplo se muestra **el formato válido** para este tipo de tablas impuestas (ejemplo para un tramo cronometrado de 4 km):

0,1	00:07,5	2,1	02:37,5
0,2	00:15,0	2,2	02:45,0
0,3	00:22,5	2,3	02:52,5
0,4	00:30,0	2,4	03:00,0
0,5	00:37,5	2,5	03:07,5
0,6	00:45,0	2,6	03:15,0
0,7	00:52,5	2,7	03:22,5
0,8	01:00,0	2,8	03:30,0
0,9	01:07,5	2,9	03:37,5
1,0	01:15,0	3,0	03:45,0
1,1	01:22,5	3,1	03:52,5
1,2	01:30,0	3,2	04:00,0
1,3	01:37,5	3,3	04:07,5
1,4	01:45,0	3,4	04:15,0
1,5	01:52,5	3,5	04:22,5
1,6	02:00,0	3,6	04:30,0
1,7	02:07,5	3,7	04:37,5
1,8	02:15,0	3,8	04:45,0
1,9	02:22,5	3,9	04:52,5
2,0	02:30,0	4,0	05:00,0

-ANEXO 7 – Resumen de principales puntos a cumplir por el organizador:

Se recomienda encarecidamente que el Organizador de la prueba lea y analice el presente Reglamento **TRCV26** antes de diseñar la prueba. En el siguiente **Anexo 7** se enumeran los principales puntos a cumplir, pero no los únicos:

1) Los tramos de enlace serán siempre obligatorios, con una distancia mínima de **1 km**. Esta distancia podrá ser inferior a 1 km si tras el enlace se llega a un reagrupamiento, al final de una sección o a una zona de parada con tiempo suficiente hasta el comienzo del siguiente tramo, con un tiempo mínimo de 2 minutos.

2) Los Controles de Regularidad (**CR**) no podrán estar ubicados a menos de **1.000 metros después de:** la Salida del Tramo de Clasificación, la finalización de una población, un Stop o un cruce peligroso.

3) Los Controles de Regularidad (**CR**) no podrán estar ubicados a menos de **500 metros antes de** un Stop, **antes de** un cruce peligroso ni dentro de poblaciones o núcleos urbanos excesivamente transitados. Los Controles de Regularidad (**CR**) no podrán estar ubicados en un STOP, ni en los **200 metros** siguientes a un cambio de media si la velocidad se incrementa o en los **200 metros** siguientes a un cambio de media si la velocidad se reduce.

4) El tramo de calibración se recomienda que tenga una longitud mínima de **3 km** y que no discurra por zonas muy transitadas. Se recomienda que el tramo de calibración no contenga rotondas. Si por alguna circunstancia contiene alguna rotonda, estas deberán tener claramente delimitados los carriles y el organizador deberá informar del carril por el que se debe circular a la hora de calibrar (en su defecto deberá ser el carril exterior).

5) Los tramos de clasificación o tramos cronometrados no podrán discurrir por núcleos de población excesivamente transitados, zonas con excesivo número de semáforos o por aquellos puntos que por su naturaleza o ubicación se prevean atascos o congestiones de tráfico habitualmente. Se evitarán todas aquellas zonas que impidan la consecución de la media impuesta por el organizador.

6) Para aquellos tramos con una distancia superior a los 10 km, a partir del km 8 y cada 5 km aproximadamente, el organizador informará mediante viñetas intermedias de la distancia recorrida hasta dichas viñetas y opcionalmente del tiempo ideal de paso por las mismas desde el inicio del tramo, con el objetivo de que el participante pueda tener una información adicional.

7) El Libro de Ruta se entregará a los participantes durante las verificaciones administrativas y con la anticipación a la salida que determine la Organización, siendo el mismo para todos los equipos y será responsabilidad de ésta el garantizar que, hasta ese momento, el recorrido del evento permanezca secreto. No se publicará ni se difundirá antes de las verificaciones administrativas.

8) En cada sección, entendiendo como sección la parte del recorrido existente entre dos Controles Horarios de Parada Obligatoria, habrá **como mínimo un tramo de los denominados “a tabla impuesta”** la cual se entregará al equipo participante poco antes de la salida de dicho tramo. La tabla impuesta tendrá al menos tres cambios de velocidad media (3 cambios de media).

9) “Control Secreto Joker”: Al final de la prueba las **2** peores puntuaciones **por retraso** en un control secreto de cada participante serán descartadas para la clasificación, siempre y cuando estén dentro de la ventana de tiempo establecida en 10 minutos (600 sg). Si el participante pasara más tarde de esos 10 minutos por ese control tendría una penalización de 600 puntos, la cual **NO** sería eliminada aunque fuera una de las 2 peores picas por retraso. Para poder eliminar la peor puntuación por retraso de un control, el participante ha de pasar por dicho control con un retraso no superior a los 10 minutos.

Al final del rallye se eliminarán las **2** peores puntuaciones **por retraso** en un control secreto de cada participante (teniendo en cuenta el concepto de la ventana de tiempo) dando una nueva clasificación final.

Queda a criterio del Organizador de la prueba, teniendo en cuenta las limitaciones de los distintos programas de cronometraje, el descartar las dos peores puntuaciones por retraso del total de la prueba o descartar la peor puntuación de cada sección (con un máximo de 2 descartes en el caso que la prueba tenga más de 2 secciones).

Ejemplos:

Pasar retrasado 9 minutos por un control (dentro de la ventana de tiempo). Penalización inicial: 540 puntos. Si es una de las peores puntuaciones de un control: Se elimina este control.

Pasar retrasado 10 minutos por un control (dentro de la ventana de tiempo). Penalización inicial: 600 puntos. Si es una de las peores puntuaciones de un control: Se elimina este control.

Pasar retrasado más de 10 minutos por un control (fuera de la ventana de tiempo). Penalización: 600 puntos (aunque sea la peor puntuación de un control). No se elimina el control.

Cualquier retraso superior a los 10 minutos implica una penalización de 600 puntos por ese control, la cual no se eliminaría.

10) Prestar especial atención al **ANEXO 5** referente a las **recomendaciones de seguridad** a la hora de seleccionar el tramo de calibración y las ubicaciones de las salidas de los tramos cronometrados.

11) Al final de cada rallye se publicará la **ubicación kilométrica exacta de los controles de regularidad (CR)** (esta información deberá publicarse en un plazo máximo de 3 días desde la finalización de la prueba).

Firmado:

El Comité Organizador
TROFEO DE REGULARIDAD COMUNIDAD VALENCIANA

15-01-2026