



## **Informe 26 Rali do Cocido**

A Coruña, 12 de mayo de 2022

En líneas generales fue un gran rallye, bien planteado y que transcurrió con normalidad y sin incidentes importantes.

Con el objetivo de mejorar, procedemos a comentar **las cosas que creemos se pueden mejorar**, y las bien hechas que sería bueno mantener:

### **Ceremonia de salida**

Es importante que se respeten los horarios y no adelantarse a ellos, ya que puede provocar que haya equipos que todavía no se encuentren en la ceremonia cuando les llegue su turno de subir al pódium, como fue el caso.

### **Problemas reglamento RFEdeA**

Por causas ajenas al organizador, se dieron una serie de problemas o conflictos que fácilmente se podrían haber evitado de haber tenido en cuenta la RFEdeA la petición formal hecha desde APyCE a través del promotor del certamen, Recalvi, la semana previa al rallye.

Por un lado, se modificó el mismo viernes de la prueba, y sin previo aviso, la cantidad máxima de neumáticos autorizados a utilizar, pasando de 8 a 10. Curiosamente, la respuesta de la RFEdeA a nuestras peticiones fue que no se podía modificar el reglamento, bajo ningún concepto, sin que hubiese una reunión de la Comisión Delegada. Pues finalmente así lo hicieron, se cambió sin reunión alguna o, en caso de haberla, sin remitir el acta correspondiente de la misma, acabando por hacer caso omiso a las peticiones tanto de los pilotos como del patrocinador de la Copa de España de Rallyes de Asfalto – CERA Recalvi.

También se autorizó la inclusión en el TCC del dorsal nº11, puesto que la lista de inscritos la configura el organizador y la revisa la RFEdeA, y en los 10 primeros puestos se colocaron los vehículos Rally / R5. Teniendo en cuenta que el dorsal nº 11 (N5) optaría a puestos altos en la clasificación, y con el objetivo de no alterar la competición, se autorizó a que el dorsal nº11 realizase el TCC. Curiosamente, fue ese participante el que finalmente realizase el scratch, y, por tanto, ganándose el derecho a elegir él primero el puesto de salida de cara a la jornada del sábado. La reclamación de otro participante generó una controversia, ya que, a pesar de estar contemplado que solo los 10 primeros debían realizar el TCC, el dorsal nº11 tenía autorización para realizarlo. Finalmente, y de forma injusta, dicho participante fue privado de su derecho a escoger posición de salida, quedando relegado al 11, lo que afectó negativamente a su resultado final.



Una vez más, esta situación fue advertida por APyCE en las peticiones enviadas a la RFEdeA, y por hacer caso omiso, volvió a generarse un problema importante. El TCC debería ser realizado por todos los vehículos de Categoría 1, y adicionalmente si se diese el caso, por cualquier otro participante que se encuentre entre los 10 primeros de la clasificación general del Campeonato.

Además, creemos que sería positivo implantar un parque cerrado de no más de 30 minutos tras el TCC, para que los equipos puedan trabajar en los vehículos antes de la ceremonia de salida.

Por otro lado, también debemos mencionar **lo que se realizó muy bien y sería interesante mantener:**

### Shakedown

Ubicado en una situación cómoda y relativamente cercana al parque de asistencia.

### Formato

El formato del rally estuvo perfecto. Un viernes compacto y bien pensado y un sábado con unos horarios muy llevaderos teniendo en cuenta que se realizaron 11 tramos.

### Tiempos de enlace

Perfectos, muy holgados, lo que permitía parar con tiempo a sacarse los cascos, cambiar ruedas, respetar los límites de velocidad en todo momento.

### Lavado de vehículos

Muy positivo y bien planificado, justo antes de entrar en el reagrupamiento. Saca trabajo a los mecánicos en la asistencia y da buena imagen en el reagrupamiento.