



RIOJA ALTA RACING CLUB
III RALLYSPRINT SONSERRANO
ruta del vino
SAN VICENTE – AVALOS
4 de JULIO de 2015
CAMPEONATO RIOJANO DE RALLYSPRINT
CAMPEONATO NAVARRO DE RALLYSPRINT
Reglamento Particular

PROGRAMA

<u>FECHA</u>	<u>HORARIO</u>	<u>DESCRIPCION</u>	<u>LUGAR</u>
8.6.15	9.00	APERTURA DE INSCRIPCIONES	(1)
30.6.15	20.00	CIERRE DE INSCRIPCIONES	(1)
30.6.15	22.00	PUBLICACION LISTA DE INCRITOS	(1)
4.7.15	10.00	VERIFICACIONES TÉCNICAS	(2)
4.7.15	10.00	VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS	(2)
4.7.15	14.00	CIERRE DEL TRAMO	(2)
4.7.15	12.00	FIN DE VERIFICACIONES Y PUBLIC AUTORIZADOS A SALIR	(2)
4.7.15	13.00	FIN DE ENTRADA EN PARQUE CERRADO SALIDA	(2)
4.7.15	16.00	SALIDA TRAMO	(3)
4.7.15	20.20	LLEGADA ULTIMO PARTICIPANTE	(3)
4.7.15	21.00	PUBLICACIÓN DE RESULTADOS	(4)
4.7.15	21.39	ENTREGA DE TROFEOS	(4)

(1) **Escudería RIOJA ALTA RACING CLUB**
c/ Campo futbol Mazo. Haro telf 630174312

(2) **CALLE PADRE ELIAS EN SAN VICENTE DE LA SONSIERRA**

(3) **LR-318 P.K. 1,9**

(4) **CALLE PADRE ELIAS EN SAN VICENTE DE LA SONSIERRA**

ART. 1. - ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

El comité Organizador de la Escudería RIOJA ALTA RACING CLUB;
Organiza con fecha de 4.7.15, un RALLYSPRINT de **ASFALTO** de carácter
Autonómico, denominado III RALYESPRINT SONSERRANO RUTA DEL VINO

Puntuable para:

CAMPEONATO DE LA RIOJA DE RALLYSPRINT CAMPEONATO DE NAVARRA DE RALLYSPRINT

El presente reglamento Particular ha sido aprobado en su totalidad por la
Federación Riojana de Automovilismo, con el permiso N° **FRA**___

Art.2.- JURISDICCIÓN

Esta prueba está organizada en conformidad con las prescripciones del código
Deportivo Internacional, del reglamento general de RALLYES de la Rioja y del
Reglamento Particular presente, a los que, por el mero hecho de la inscripción, se
someten todos los participantes renunciando bajo pena de descalificación, a todo recurso
ante árbitros o tribunales no previstos en el Código Deportivo internacional.

Art.3.-DEFINICION

Prueba competitiva para el campeonato de la Rioja de Rallyes, contando con un
tramo de doble sentido cronometrado, con un mínimo de dos pasadas en cada sentido de
competición. Sin enlaces ni bucles, de no menos de 3km y un máximo de 15 Km.

Art. 4. - ADMISIÓN DE VEHÍCULOS

4.1.- VEHICULOS DE GRUPO A, N, S2000, WRC, R Y KITCAR

- Vehículos de Grupo A: con una homologación caducada hasta 20 Años y que cumplan el artículo 255 del Anexo J. No tendrán limitación de cilindrada.
- Vehículos de Grupo N: con una homologación caducada hasta 20 años y que cumplan con el artículo **254** del Anexo J. No tendrán limitación de cilindrada.
- Vehículo S2000: definidos en el artículo 254 A del Anexo J del C.D.I.
- Vehículos WRC y WRC2: definidos en el artículo 255 del Anexo J del C.D.I.
- Vehículos S1600: definidos en el artículo 255 del Anexo J del C.D.I.
- Vehículos Kit Car: definidos en el artículo 255 del Anexo J del C.D.I.
- Vehículos R: definidos en los artículos 260 y 260 D del Anexo J del C.D.I.

4.2.- VEHICULOS DE GRUPO A Y N CON HOMOLOGACION CADUCADA (GRUPO R)

Son vehículos que con una homologación caducada en mas de 20 años en Grupo A y
con una homologación caducada en mas de 20 años en grupo N. Dichos vehículos
deberán de estar conformes con su ficha de homologación o con la reglamentación
correspondiente al anexo J. En caso de que durante la vigencia de la homologación del
vehículo hubiera variaciones en la reglamentación del anexo J con respecto a su ficha de
homologación, el vehículo deberá cumplir una de ellas e informar de ello el
concurante.

El peso de dichos vehículos será el correspondiente a su cilindrada en el anexo J del año en que se homologó dicho vehículo. Ver tabla de referencia en Anexo 2.

Bridas: Los vehículos dotados de turbocompresor deberán de disponer de una brida Grupo N- 33 y Grupo A-34 y N+ 36.

4.3.- VEHICULOS DE GRUPO B

Dichos vehículos deberán cumplir con su ficha de homologación.

Deberán cumplir el peso mínimo del artículo 256 del Anexo J del C.D.I.

- Hasta 1000 cm³ 620 Kg.
- Más de 1000 cm³ a 1400 cm³ 700 Kg.
- Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 780 Kg.
- Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 860 kg
- Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 940 kg
- Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 1.020 kg
- Más de 3000 cm³ a 3500 cm³ 1.100 kg
- Más de 3500 cm³ a 4000 cm³ 1.180 kg
- Más de 4000 cm³ a 4500 cm³ 1.260 kg
- Más de 4500 cm³ a 5000 cm³ 1.340 kg
- Más de 5000 cm³ a 5500 cm³ 1.420 kg
- Más de 5500 cm³ 1.500 kg

4.4.- VEHICULOS HISTORICOS

Automóviles de los Grupos 1, 2, 3 y 4 (Turismo, Turismo de Competición, Gran Turismo y Gran Turismo de Competición) homologados hasta el 31/12/1981. Automóviles de Grupo 5, deberán conformes a los artículos 268 y 269 del anexo J del CDI del año 1981.

La FRA se reserva a incluir otros vehículos que tengan una especial significación deportiva.

4.5.- VEHICULOS DE CIRCUITOS

Los vehículos procedentes de las copas de circuito monomarca están autorizados a participar de pleno derecho, en los Campeonatos Riojanos de Rallyes y Rallysprint de Asfalto, previa consulta y posterior estudio por parte de la FRA. Dichos vehículos deben de cumplir con el artículo 253 del Anexo J (Equipamiento de Seguridad). Dichos vehículos deben de poseer tanto la ficha de homologación del mismo, si la

tuviera, como la ficha técnica de la copa monomarca correspondiente. Reglas generales:

- Dichos vehículos podrán ser equipados con los elementos mecánicos correspondientes únicamente a la ficha técnica de la copa, así como a su ficha de homologación, excepto variantes VK.

- Dichos vehículos a todos los efectos mecánicos serán considerados como de grupo A.

Reglas particulares:

- Turbo: En el caso de ser un vehículo sobrealimentado, este deberá de cumplir el artículo 5.1.8.3 b) del Anexo J del C.D.I., Artículo 255.

- Motor: Podrá seguir las especificaciones correspondientes a su ficha técnica de la copa o a su ficha de homologación, según corresponda.

- Frenos: Podrá seguir las especificaciones correspondientes a su ficha técnica de la copa o a su ficha de homologación, según corresponda.

- Peso: Deberá de cumplir el artículo F2000 de este Reglamento Técnico, todos los vehículos participaran en una clase superior a la que le correspondería según cilindrada.

4.6.- VEHICULOS PROCEDENTES DE COPAS NACIONALES

Aquellos vehículos procedentes de las copas monomarca o de promoción de los Campeonatos de España de Rallyes de Asfalto o de otras Copas de Promoción, están autorizados a montar aquellos elementos mecánicos que estuvieran permitidos en dichas copas, sin variación de grupo y clase. Será el concursante el que deba facilitar dicha ficha técnica de la copa, cuando así se le sea requerido.

4.7.- VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

-Vehículos de Gran Turismo y de Gran Turismo de Producción:

Deberán de cumplir los Anexos 12 y 13 del Reglamento del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto. Vehículos de Grupo N (N Plus): Solo para vehículos homologados a partir del 1 de Enero de 2006.

- El diámetro máximo interior de la brida es de 36 Mm mantenido sobre una longitud de 3mm máximo.

- El peso mínimo para los vehículos de 4 ruedas motrices queda fijado en 1.300Kg.

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

O Capot delantero

O Aletas y pases de rueda delantero y trasero

O Puertas traseras

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

O Ventanillas delanteras

O Ventanillas traseras

O 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.

4.8.- VEHICULOS DE LA CATEGORIA F2000

Todo lo dispuesto sobre esta categoría, esta detallado en Artículo F2000, pagina

4.9.- DISPOSICIONES GENERALES

La tabla de pesos que se deberá cumplir los vehículos de Grupo A será la siguiente:

Hasta 1000 cm³ 720 Kg.

Más de 1000 cm³ a 1150 cm³ 790 kg

Más de 1150 cm³ a 1400 cm³ 840 kg

Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 920 kg

Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 1.000 kg

Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 1.080 kg

Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 1.150 kg

Más de 3000 cm³ a 3500 cm³ 1.230 kg

Más de 3500 cm³ a 4000 cm³ 1.310 kg

Más de 4000 cm³ a 4500 cm³ 1.400 kg

Más de 4500 cm³ a 5000 cm³ 1.500 kg

Más de 5000 cm³ a 5500 cm³ 1.590 kg

-En rallyes, para los vehículos de cuatro ruedas motrices, con un motor atmosférico de una cilindrada entre 1.600 y 3.000 cm³, o bien con un motor con turbocompresor y una brida impuesta por el artículo 5.1.8.3, y una cilindrada equivalente menor o igual a 3.000 cm³, el peso mínimo se fija en 1.230 Kg.

-Los vehículos de Grupo N deberán tener, al menos, el peso que aparece en su ficha de homologación.

-El peso mínimo de los vehículos VK-S2000, será de 1.200 kg según el artículo 245 A4.2 del Anexo J del CDI.

-El peso mínimo de los vehículos VK-S1.600, será de 1.000 kg según el artículo 255 6.2 del Anexo J del CDI.

-El peso de los Grupo B esta reflejado en el artículo 4.3 del presente Reglamento.

-El peso de los Grupo A2 está reflejado en el artículo 4.5 del presente reglamento.

-El peso de los Grupo R está reflejado en el Anexo 1 al reglamento técnico.

- Los vehículos están autorizados a tomar elementos externos de carrocería de otros modelos de la misma marca, siempre y cuando no suponga ningún tipo de mejora en las prestaciones del vehículo.
- La ficha de homologación que tiene que ser presentada en las verificaciones técnicas deberá ser original.
- El vehículo participante deberá presentarse a las verificaciones técnicas en perfecto estado de chapa y pintura.
- Esta prohibido el uso combinado de neumáticos de competición y de calle.
- Los neumáticos de competición con homologación para su uso en carretera, serán considerados como neumáticos de competición.
- Cuando una prueba puntuable para certámenes nacionales, lo fuese también para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenger Riojanos y hubiese vehículos que no cumpliesen los Reglamentos aplicables a los primeros, pero si a los de la FRA quedarán automáticamente inscritos dentro de estos.
- Todos los vehículos deberán contar con las medidas de seguridad que exige el Código de Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes,...)

Art.5.- DIVISIONES POR CILINDRADA

CLASE	GR N	GR A – GR R- R1- R-2 R3- F200- A2 - HISTORICOS	
1	HASTA 1600	HASTA 1400	
2	DE 1600 A 2000	HASTA 1600-R1A	
3	2000 A 2500	DE1600 A 2000- R1B-R2B	
4	MAS DE 2500	DE 2000 A 2500- R2C-F1	F1-A2(COPAS HASTA 2000)
5	MAS DE 2500 (4X4)	MAS DE 2500-KIT CAR 1600- S 1600- R3C-R3D-R3T-F2	
6	S 2000- N+	KIT CAR 2000,GR B, WRC,WRC2,GT	F2-A2(COPAS + 2000)
9			VEHICULOS HISTORICOS

Art.6.- PARTICIPANTES

6.1.-Estos campeonatos están abiertos a: Licencias RJ.

Según establece el artículo 2 de las Prescripciones Comunes en todos sus puntos.

*Pilotos: Personas que conducen un automóvil, que formalicen la inscripción en la Prueba como primer conductor, según el párrafo anterior.

*Navegantes: Persona que participa en un Rally formando equipo con el conductor, provisto de una licencia de conductor o copiloto, expedida en las mismas condiciones del punto anterior.

6.2.-Los participantes que deseen participar en un campeonato Riojano, deberán inscribirse antes del 30 de junio del mismo año y se VALIDARA CON LA FECHA DE LA LICENCIA.

Los participantes deben de ser nacidos en la Rioja o estar empadronado al menos con dos años de antigüedad.

6.3.-Los deportistas que deseen participar en un campeonato Riojano deberán poseer licencia de concursante Riojana.

Art. 7. – INSCRIPCIONES

SEGÚN PROGRAMA

Escudería RIOJA ALTA RACING CLUB
c/ Campo futbol Mazo. Haro telf 630174312

El importe de las Inscripciones, aceptando la publicidad de la organización, se fija en **120€**.

Estos derechos comprenden, en todos los casos, el seguro Garantizado de RC con las coberturas señaladas en el Art.6, de las prescripciones comunes de la Fra, con cobertura el la póliza de AIG 30077044/11 de **CAPITAL ASEGURADO: Según Ley 21/2007-R.D.1507/2008 (70.000.000 € para Daños Corporales / 15.000.000 € para Daños Materiales**

La organización limita el número de participantes a un máximo de 40 Vehículos. En caso de sobrepasarse ésta cifra, los participantes serán designados según el orden de recepción de la inscripción.

Una vez cerrado el plazo de inscripciones, no se admitirá el cambio de concursante ni del primer conductor.

La sustitución del segundo conductor o del navegante, solo será admitido, previa autorización de los comisarios deportivos y anotada en Carnet de Ruta.

Un piloto que figure inscrito como primer conductor, no puede tomar parte en el rally como segundo conductor en ningún otro vehículo.

Art.8.- DESARROLLO DE LA PRUEBA

8.1 Se trata de una prueba automovilística de competición que con **un tramo de carretera cortado al tráfico (T.C.)** los participantes lo recorren en el menor tiempo posible (a la máxima velocidad que son capaces).

Los participantes salen al tramo cronometrado uno detrás de otro cada minuto, con un control horario sincronizado con la organización. Según programa horario.

Un conductor solo podrá conducir un vehículo en cada prueba

Los tiempos y clasificaciones se ceñirán a los de su categoría correspondiente.

8.2.-En los vehículos solo podrán participar dos personas como máximo (Piloto y Copiloto) a lo largo de las mangas cronometradas. No obstante un Piloto participante no podrá ir de Copiloto en otro vehículo, así mismo un copiloto no podrá participar en ningún otro vehículo que no sea con el que se ha inscrito, y como conductor ó copiloto en una misma prueba.

8.3.-La salida se dará con el vehículo parado, motor en marcha.

8.8.-Para la identificación de los vehículos, comprobación de las medidas de seguridad, verificaciones, licencias, fichas médicas y permisos de conducir, los participantes deberán de presentar obligatoriamente sus vehículos en el parque de cerrado de PRE-salida, situado **CALLE PADRE ELIAS EN SANVICENTE DE LA SONSIERRA**

Art.9 VERIFICACIONES

Según programa

9.1.-Será obligatoria una Verificación Técnico-Administrativa previa a cada prueba y podrá realizarse otra Verificación Técnica después de terminada la prueba, más completa y detallada.

9.2.- Los participantes que se presenten a la verificación después de la hora fijada, hasta un límite de 30 minutos, SERAN MULTADOS CON 30€.

9.3.-Los participantes que no se presenten dentro del margen anteriormente señalado, no podrán tomar la salida. No obstante los Comisarios Deportivos podrán, a su exclusivo criterio, realizar la verificación de aquellos vehículos cuyos concursantes puedan justificar el retraso debido a causas de fuerza mayor.

9.4.-La verificación previa versara principalmente sobre el aspecto deportivo administrativa (licencia, etc.) formalidades del vehículo (placas, números, etc.) y, muy particularmente, sus medidas de seguridad (arcos de seguridad, extintor, cinturones, luces, cascos, etc.) debiéndose dar al concursante oportunidad y tiempo para corregir cualquier anomalía hasta 30 minutos después de las técnicas. Ello implicará que los Comisarios Técnicos, deberán pasar nuevamente una verificación técnica para comprobar si se ha subsanado.

9.5.- Ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción, salvo en los casos previstos por el presente Reglamento.

9.6.- Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba, un vehículo no correspondiese a las características del Grupo y/o Clase en las que se ha inscrito, a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo será transferido al Grupo y/o Clase que le corresponda.

9.7.- Todo vehículo que, después de verificado fuese desmontado o modificado de manera que afectase a la seguridad o pusiera en duda su legalidad, o se viese implicado en un accidente con análogas consecuencias, etc., deberá ser presentado a una nueva verificación.

9.8.- Las verificaciones completas y detalladas se efectuaran a la llegada.

9.9.- La verificación posterior a la prueba deberá fijarse principalmente en las exigencias técnicas del vehículo y su conformidad con el Anexo “J” del C.D.I., o con la Reglamentación Técnica aplicable, en la medida requerida por la Clase o Grupo en que se hayan inscrito. Los Concursantes deberán presentar la Ficha de Homologación, Ficha técnica, o documento que la sustituya, de su vehículo si les es requerida.

9.10.- Los Comisarios Técnicos, únicamente a petición del Director de Carrera o por orden de los Comisarios Deportivos, realizarán verificaciones de oficio, en particular sobre aquellos vehículos que hayan demostrado prestaciones excesivas.

9.11.- Los Comisarios Técnicos no tienen poder para decidir si los vehículos están conformes o no con el Anexo “J” del C.D.I. o con la Reglamentación Técnica aplicable. Estarán obligados a realizar un informe para los Comisarios Deportivos, que son los únicos que pueden tomar una decisión deportiva.

9.12.- Los Organizadores, además deberán asegurarse de que no haya posibilidad de sustituir un vehículo o de reemplazar sus elementos esenciales (precintado, por ejemplo).

9.13.- En el acto de verificación será necesaria la presencia del Concursante o la de los Pilotos, pudiendo delegar por escrito todos ellos en una tercera persona.

9.14.- Los Organizadores deberán proveer un espacio apropiado y convenientemente cerrado para las verificaciones, al cual estará prohibido el acceso al público, quedando también prohibida, en el momento de la verificación de un automóvil en particular, la presencia de personas que no sean su conductor, concursante o representante autorizado.

9.15.- La indumentaria del piloto, baquets y depósito de combustible de seguridad (que no hayan sufrido un accidente), tendrán una validez de 5 años posterior a la pérdida de homologación FIA.

9.15.1.- Los arneses deberán cumplir con su fecha de caducidad a la homologación FIA.

9.16.- Prescripciones reglamentarias. El Reglamento Particular de la Prueba deberá especificar los datos que a continuación se detallan:

a) hora de comienzo y final de las verificaciones administrativas y lugar donde Serán realizadas las mismas.

b) hora de comienzo y final de las verificaciones Técnicas preliminares y lugar donde serán realizadas las mismas.

c) Lugar donde será(n) dispuesto(s) el(los) Parque(s) Cerrado(s).

d) Los Organizadores deberán procurar, en lo posible, la proximidad de todos estos emplazamientos con la línea de salida y meta.

9.17. Procedimiento de la Verificación Administrativa. Las Verificaciones Administrativas se realizarán en base a la lista oficial de inscritos y consistirá En:

a) Comprobación del Boletín de inscripción y en particular del control de la firma del concursante y observar si las características del vehículo (Marca, tipo, categoría y cilindrada y con ésta el Grupo y la Clase) corresponden con la inscripción.

b) Ninguna modificación podrá ser aportada al Boletín de inscripción salvo en los casos previstos por el reglamento.

c) Control de licencias.

d) Póliza de Seguro en vigor y recibo de estar al corriente del pago, del vehículo, en pruebas que no se celebren en circuito o en Montaña.

e) Control del Pasaporte Técnico o Ficha Técnica en su caso.

Para las carreras en circuito se recomienda que las licencias queden retenidas a disposición de los Comisarios Deportivos.

9.18.- Documento en el que el conductor haga constar la validez de su permiso de Conducción, así como de la legalidad y validez de la ITV del vehículo participante, **cuando el tipo de prueba lo requiera**. Pudiéndose solicitar en cualquier momento de la prueba.

9.19.- Ficha de verificación técnica. Los organizadores confeccionarán una Ficha de Verificación para cada vehículo inscrito en la prueba, en la que constarán los datos del concursante, piloto, copiloto (en su caso), los datos del vehículo como marca, tipo, y cilindrada, el número asignado, el Grupo o División y la Clase y todos los apartados que deben controlarse en la verificación técnica. Pudiéndose solicitar en cualquier momento de la prueba.

En caso de que el Organizador de una Prueba no tuviera el impreso de esta Ficha de Verificación Técnica, podrá solicitarla a la FRA.

9.21.- Verificaciones de llegada.

Se comprobará el estado de las marcas y precintos instalados durante las verificaciones previas o en los controles intermedios. Además se verificarán los elementos que no

impliquen desmontaje de parte o elemento alguno del vehículo. Se realizará sobre todos los vehículos designados por los Comisarios Deportivos.

9.22.- Ningún concursante cuyo vehículo haya superado la Verificación Técnica Preliminar puede negarse a someter el mismo a cualquier otra verificación que fuera distinta, bajo pena de hasta poder negarle la salida o excluirle de la carrera. No obstante el concursante antes del inicio de la prueba, podrá evitar el desmontaje de las partes mecánicas de su vehículo, previo precintado y/o marcado, declarando por escrito que éstas responden plenamente con la Ficha de Homologación y el reglamento que deba aplicarse y que se compromete en cualquier caso, incluso en el de abandono, a presentar el vehículo para su verificación al final de la prueba.

9.23.- El vehículo debe estar conforme con los Reglamentos, en todos los momentos de la prueba.

9.24.- Normas para los Comisarios Técnicos.

En el cumplimiento de sus funciones, los Comisarios Técnicos podrán estar asistidos por Controladores en prácticas y todos ellos deberán respetar las siguientes normas:

a) Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si esta, por sí misma, es suficiente para la exclusión. Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del vehículo.

b) Los Comisarios Técnicos no podrán aceptar declaraciones escritas del concursante aceptando la irregularidad del coche, con el fin de evitar el desmontaje del vehículo. La verificación seguirá su curso, ya sea dispuesta de oficio o por reclamación.

d) Si una pieza del vehículo verificado o elemento del equipamiento de seguridad del piloto y/o copiloto verificado resultara irregular o subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos, en presencia del concursante o su representante autorizado por escrito.

La pieza(s) o elemento(s) retenida(s) será(n) devuelta(s) al concursante al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación. En el caso de apelación la pieza o elemento de seguridad en litigio será enviada a la FRA.

En el caso de proceder al precintaje de una pieza o elemento del equipamiento de seguridad del concursante y/o piloto y/o copiloto, esta deberá ser identificada con una etiqueta, donde se consignará el nombre de la pieza o elemento de seguridad, vehículo al que pertenece, fecha y además las marcas y precintos impuestos. Esta etiqueta deberá ser firmada por el Comisario Técnico y el concursante o su representante, en el caso de negarse, firmarán dos testigos

Art.10 PARQUE CERRADO

10.1.- Será el lugar previsto en el Reglamento Particular, al que los concursantes estarán obligados a PRESENTAR sus vehículos.

10.2.- En el interior del parque cerrado, cuyo acceso no será autorizado más que por los Oficiales destinados a la vigilancia, quedara prohibida cualquier operación de comprobación, puesta a punto o reparación, salvo si hubiese sido autorizada por los Oficiales.

10.3.- El Reglamento Particular de la prueba precisara el lugar o lugares en los que se instalara el parque cerrado.

10.4.- El parque cerrado deberá situarse lo más próximo posible a la línea de salida o llegada.

10.5.- El parque cerrado será de las dimensiones adecuadas y estará bien protegido para que en él no puedan entrar, cuando estén los vehículos dentro, personas no autorizadas.

10.6.- El control del parque cerrado se realizara por Oficiales Colegiados designados por el Organizador. Estos Oficiales serán los responsables del buen funcionamiento del parque cerrado, y serán los únicos que estén autorizados a dar órdenes a concursantes y pilotos.

10.7.- La realización de maniobras de calentamiento de ruedas, especialmente en “zig-zag”, está rigurosamente prohibido en cualquier parte. Así mismo, cualquier maniobra extradeportiva realizada de forma deliberada será sancionada a criterio de los comisarios deportivos.

10.8.- El reiterado incumplimiento del artículo 11.7 será motivo de la apertura de un expediente sancionador.

10.9. Queda prohibido realizar demostraciones (Acelerones en vacío, trompos, etc.). El incumplimiento a esta normativa será puesto en conocimiento del Comité de Disciplina para la apertura de un Expediente Disciplinario al deportista(s) que lo haya(n) realizado y al(los) oficial(es) que lo haya(n) permitido.

CONTROL DE SALIDA:

-Se indicara en el briefing.

El conductor y su acompañante, deberán presentarse en la línea de salida, **TRES MINUTOS** antes de la hora de salida.

Los retrasos en la presentación serán penalizados a razón de 60 segundos por cada minuto.

Las penalizaciones en que incurrir los participantes, serán sumados a los tiempos realizados en los tramos.

CONTROL DE LLEGADA:

LLEGADAS- Estará situado en EL PARQUE CERRADO

Art. 11. –MEDIDAS DE PARTICIPACION

CONCURSANTE

- Será obligatoria la utilización de mono ignifugo, y casco homologado y hans durante toda la prueba (ver cuadro de seguridad en prescripciones comunes del reglamento de la Fra.)

VERHICULO

REGLAMENTO TECNICO F 2000

Todos aquellos vehículos, que deseen estar integrados dentro de la categoría F 2000, deberán obligatoriamente disponer de un pasaporte técnico facilitado por la FRA. Con la Ficha de Homologación en las Verificaciones Técnicas. La FRA se reserva el derecho de poder negar la inscripción de un vehículo en dicha categoría en función de su aspecto externo, de su montaje o de sus medidas de seguridad.

Estarán admitidos dentro de este Grupo a vehículos con motor de hasta 2.000 cm³, de dos ruedas motrices, homologados o que han estado homologados dentro de los Grupos “A”, “N” y “B”. Así mismo también estarán admitidos dentro de la FLR, los vehículos procedentes del grupo F2000 francés y que están incluidos en el listado de vehículos admitidos con autorización de la FFSA.

Queda prohibida toda modificación sobre el vehículo o motor de base, si no está expresamente autorizada en el Presente Reglamento Técnico.

Artículo 11.1.- MOTOR

11.1.1. Tipo de motores admitidos

- Motor de origen del vehículo base.
- Motor de procedencia de un vehículo homologado en grupo N o A de la misma marca o grupo del vehículo base. El motor será montado con el bloque de cilindros y la culata de un mismo modelo de vehículo. Las combinaciones bloque/culata no están autorizadas. El motor debe tener el mismo número de cilindros y la cilindrada de origen, dentro de la misma clase que el vehículo base. Está prohibido reemplazar un motor atmosférico por uno sobrealimentado y viceversa.

11.1.2. Clases por cilindrada.

- Cilindrada hasta 1.600 cm³. Grupo F1 Clase 4
- Cilindrada superior o igual a 2.000 cm³. Grupo F2 Clase 5

Para los motores sobrealimentados, estos tendrán una cilindrada máxima de origen de 1.428 cm³, que multiplicándola por el coeficiente de 1,4 se quedan en los 2.000 cm³ autorizados.

11.1.3.- Posición del motor

El motor debe estar emplazado en el compartimento de origen y orientado como el vehículo base.

11.1.4.- Montaje del motor

El montaje del motor no puede modificar el chasis ni la carrocería del vehículo base por deformación ni recortar ningún tipo de material.

Los soportes del motor y caja de cambios son libres pero han de mantener la función.

11.1.5. – Modificaciones autorizadas

Queda autorizado el mecanizado de las piezas de origen, siempre y cuando el reconocimiento de las piezas no dé lugar a dudas. Las dimensiones de los agujeros dentro de la culata son libres. Las piezas mecánicas de origen completando el bloque motor y la culata del motor de base son libres. Se debe mantener el principio de lubricación. El cárter seco no está autorizado.

11.1.6. – Materiales

Quedan prohibidos los siguientes materiales: titanio, magnesio y cerámicos.

Artículo 11.2.- ALIMENTACION

Libre por encima del plano de la junta de culata. Pero las trompetas de admisión variable con el régimen de motor están prohibidas, así como todo sistema equivalente modificando la geometría (longitud o sección) de los agujeros de admisión o del sistema de admisión, excepto la/las mariposas de gas. En todos los casos es posible recortar una parte de la separación situada dentro del compartimiento motor, para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante, la parte recortada se debe limitar estrictamente a la necesaria para este montaje.

Artículo 11.3.- SISTEMA DE ESCAPE

Libre después de las salidas de la culata, debe tener al menos un silenciador, y cumplir el Art. 252.3.6. del anexo J del CDI. El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería –chasis. La parte final del tubo de escape debe estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida tiene que estar situada por detrás del centro del eje, comprendido entre

el eje delantero y el posterior. Las válvulas gobernadas por el régimen del motor están prohibidas, así como todo sistema equivalente, que modifique la geometría (longitud o sección) del sistema de escape.

Artículo 11.4.- OTROS ELEMENTOS MECANICOS Y COMPLEMENTOS DEL MOTOR.

Libres, pero ningún elemento mecánico puede estar cogido a la carrocería del vehículo ni al interior del habitáculo.

Artículo 11.5.- TRANSMISION

La transmisión es libre pero el sistema de transmisión de origen debe ser conservado.

- La tracción se mantendrá como tracción.
- La propulsión se mantendrá como propulsión.
- Están prohibidas las cuatro ruedas motrices.
- Máximo 6 velocidades hacia delante más la marcha atrás.
- Cambio manual mecánico en “H” o secuencial.

Nota: todo sistema facilitando el cambio de marcha por acción de la gestión del motor (encendido o alimentación.) El embrague automático está prohibido.

Excepción: sólo las cajas automáticas de serie descritas en el artículo 603 de la Ficha de Homologación FIA. de los vehículos de la definición 1 pueden ser usadas.

Artículo 11.6.- FRENOS. DIRECCION.

Frenos libres (emplazamiento de origen)

El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio.

El freno de estacionamiento es obligatorio.

Esta autorizado el montaje de una dirección asistida.

El sistema de frenado deberá actuar sobre las cuatro ruedas.

Esta permitido la asistencia a la dirección, aun cuando el modelo de origen no lo Contemple.

Artículo 11.7.- EQUIPAMIENTOS ELECTRONICOS

Está prohibido todo sistema electrónico que afecte a los siguientes sistemas:

- La transmisión.
- La suspensión.
- Los frenos.

La gestión del motor electrónica puede cambiarse o modificarse (encendido e inyección). El ABS de origen y no modificado está autorizado y puede desconectarse.

Artículo 11.8.- RUEDAS

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas.

Neumáticos: diámetro máximo 650 Mm.

Anchura máxima llanta-neumático: 9 pulgadas.

La rueda se debe poder alojar en el paso de rueda de origen sin ninguna modificación en el mismo, las piezas in sonorizantes de origen de plástico pueden ser retiradas del interior del paso de rueda.

Artículo 11.9.- CARROCERIA

La anchura máxima del vehículo no puede sobrepasar de 190 cm. No podrá ser practicada modificación alguna a la carrocería de serie y/o al chasis, se permite reforzar con +material soldado manteniendo la forma de origen y el montaje de barras anti-aproximación. La carrocería de origen debe ser conservada, solo las modificaciones siguientes quedan autorizadas:

A- Guardabarros

Libres en forma y material. El guardabarros debe cubrir con efectividad al menos la mitad superior de la rueda completa. Los guardabarros no han de presentar carácter de provisionalidad y ser sólidamente fijados. La definición de un guardabarros se encuentra en el artículo 251.2.5.7 del Anexo J.

B- Puertas

Las puertas delanteras completas serán las de origen, excepto los cristales que podrán ser cambiados por unos de policarbonato de un mínimo de 5mm. Deben tener una protección interior de material libre pero rígido. Las bisagras, cerraduras y mandos deben ser conservados. Las puertas posteriores son libres en cuanto al material y no pueden ser fijadas pero deben conservar la forma y el aspecto de origen (partes de cristal y las opacas).

Si los elevalunas delanteros son conservados, deben de ser los de origen. Pueden ser mecánicos o eléctricos, en caso de cambiar los cristales por unos de policarbonato pueden ser fijados por tornillos o remaches. Debe instalarse una apertura practicable de 100 a 400 centímetros cuadrados.

C- Cristales

El parabrisas debe de ser de vidrio laminado; los cristales posteriores y la luna posterior, pueden ser cambiadas por policarbonato de un grosor mínimo de 3mm.

D- Capots

Los capots delantero y trasero son libres, conservando la forma y el aspecto estrictamente de origen, estando autorizada una única toma de aire.

E- Paragolpes

Paragolpes posterior: material libre conservando el aspecto original. Las partes laterales pueden ser recortadas y adaptadas al nuevo guardabarros con el objeto de respetar el aspecto del vehículo base. Paragolpes delantero: material y forma de concepción libre, pero el perímetro por encima del eje de las ruedas ha de ser idéntico al del vehículo de serie. Las partes laterales pueden ser recortadas y adaptadas al nuevo guardabarros con el objeto de

respetar el aspecto del vehículo base. No podrá ser practicada modificación alguna a la carrocería de serie y/o chasis, se permite reforzar con material soldado manteniendo la forma de origen y el montaje de barras anti-aproximación.

F) Altura

Ninguna parte del vehículo debe tocar tierra cuando los dos neumáticos de un mismo lado sean deshinchados en una superficie plana.

Artículo 11.10.- SUSPENSION

Los elementos de la suspensión son libres respetando el principio de funcionamiento de origen. Los puntos y ejes de articulación de las suspensiones sobre la carrocería, chasis no pueden ser desplazados. El sistema de suspensión debe conservarse. Las articulaciones pueden ser sustituidas por articulaciones metálicas (uniball, etc.). Los puntos superiores Mac Pherson son libres, respetando la fijación de origen a la carrocería, que no podrá ser modificada, exceptuando la nueva platina superior conservando sus fijaciones de origen, esta permitido aumentar el número de fijaciones.

Artículo 11.11.- TECHO ABIERTO

Los vehículos descapotables no son admitidos. Un sistema de ventilación de tramoya del tipo grupo A es aceptado, respetando las siguientes medidas:

- Altura máxima: 10 cm
- Bisagras en la parte posterior
- Anchura máxima: 500mm

Artículo 11.12.- DISPOSITIVOS AERODINAMICOS

Vistos desde arriba, los dispositivos aerodinámicos no deben seguir obligatoriamente el contorno de la forma del vehículo, además no pueden en ningún caso sobrepasar la anchura de la carrocería medida en los ejes de las ruedas.

Los dispositivos aerodinámicos que no están homologados con el vehículo de serie deben estar incluidos en la proyección frontal del vehículo.

Delante:

No pueden sobrepasar más de 10 cm. el límite de la carrocería de origen hacia delante y dentro de la proyección vertical de la carrocería de origen. Estos estarán

obligatoriamente instalados por debajo del plano que pase por el eje de las ruedas delanteras y mantener la distancia a tierra.

Detrás:

No pueden sobrepasar más de 20 cm. el límite de la carrocería de origen y su perfil dentro de la proyección vertical. El perfil de ataque de estos elementos delanteros y traseros no puede tener un radio inferior a 10 Mm.

Artículo 11.13.- HABITACULO

Todos los guarnecidos y revestimientos pueden ser suprimidos, pero en ningún caso pueden quedar elementos o partes salientes dentro del habitáculo. No está permitido montar elementos mecánicos en el interior del habitáculo. La consola de origen debe conservarse, pero podrá adaptarse (igual que en el grupo

A). El sistema de calefacción puede ser suprimido o cambiado, pero debe instalarse un sistema anti-vaho para el parabrisas. Está permitido retirar los asientos posteriores.

Artículo 11.14.- BATERIA

La batería ha de estar sólidamente fijada y cubierta para evitar cortacircuitos o fugas de líquido. En el caso de que la batería se desplace de su lugar de origen, la fijación a la carrocería debe ser metálica, con una base metálica y los espárragos metálicos provistos de un recubrimiento aislante fijados al suelo por tornillos y tuercas. Los espárragos de fijación deben ser de ocho (8) Mm de diámetro mínimo, cada espárrago o tornillo debe llevar una contra placa por debajo de la carrocería de 20 cm² de superficie y 3 Mm de grosor como mínimo. La batería debe estar cubierta por una caja de plástico con fijación propia. La ubicación es libre, pero si está dentro del habitáculo, debe ser ubicada por detrás de los asientos delanteros. En este caso la caja de protección debe estar provista de una salida de aire hacia fuera del habitáculo, a no ser que se trate de una batería estanca y sin líquido. Está autorizada una conexión exterior para la batería, siempre que no sobresalga de la carrocería.

Artículo 11.15.- LIMPIAPARABRISAS

El mecanismo es libre pero se debe mantener el número de escobillas de origen. Debe estar en orden de funcionamiento durante toda la prueba.

Artículo 11.16.- SEPARACION ANTI-FUEGO

Todos los vehículos deben tener una separación estanca a los líquidos y las llamas, separando el habitáculo del motor y el depósito de gasolina. Todas las aberturas destinadas a pasar cables, pedales y mandos diversos deben ser lo más ajustadas posible y selladas.

Artículo 11.17.- RETROVISORES

Son obligatorios los dos retrovisores exteriores (derecho e izquierdo) con una superficie mínima de 90 cm² cada uno de ellos.

Artículo 11.18.- FIJACION DEL CAPOT DELANTERO Y TRASERO

Las fijaciones suplementarias de seguridad serán como mínimo 2 por Capot. Las bisagras de origen se han de conservar operativas, en caso de no hacerlo las fijaciones mínimas deberán ser 4. Los cierres originales se deben suprimir. En todos los casos, las fijaciones suplementarias serán de tipo metálico con pasador en el capot delantero y de pasador o muelle metálico en el trasero.

Artículo 11.19.- SEGURIDAD

Será de aplicación el artículo 253 del Anexo J del año en curso, considerando al vehículo como un grupo A.

Artículo 11.20.- LUCES

Los faros y las luces de señalización deben ser conformes al Código de la Circulación. No obstante está autorizado modificar la ubicación de las luces de señalización y de

posición, en este caso, los agujeros originales deben ser tapados. La marca de las luces y faros es libre.

Los aparatos de iluminación que formen parte del equipamiento normal previsto por el constructor han de ser conformes en cuanto a su funcionamiento previsto por el constructor para el modelo en cuestión. Los faros originales pueden ser cambiados por otros que presenten las mismas funciones de iluminación.

Los faros suplementarios son autorizados con la condición de que el número total de faros no sea superior a ocho (8) exceptuando las luces de posición e intermitentes. Siempre deben ir aparejados.

Los faros suplementarios pueden ser montados encastrados en la carrocería o bien en la calandra, pero las aperturas practicadas deben ser totalmente cubiertas por los faros. Los faros de origen pueden quedar inoperantes y pueden ser tapados con cinta adhesiva. Está autorizado sustituir un faro rectangular por dos redondos o al revés, montados en un soporte que tape el faro completamente.

Artículo 11.21.- DEPÓSITO DE GASOLINA

A) Depósito de origen en el emplazamiento original y boca de llenado de origen.

B) Depósito FT3 dentro de una estructura estanca a los líquidos y llamas, con una ventana estanca para poder ver el fabricante y la fecha, situado en el maletero y respetando el artículo 253.14 del Anexo J. La boca de llenado puede estar desplazada pero no puede sobresalir de la carrocería. La capacidad debe respetar el artículo 255.5.9 del Anexo J.

Artículo 11.22.- PESO MINIMO

En la siguiente tabla se expresa el peso real mínimo del vehículo, sin piloto ni copiloto, sin su equipamiento, en todo momento de la prueba. Ningún vehículo podrá pesar menos que el peso mínimo indicado.

- Cilindrada hasta 1.600 cm³ 880 Kg.

- Cilindrada superior o igual a 2.000 cm³. 960 Kg

Esta tabla es válida para todas las pruebas.

Artículo 11.23.- LASTRE

Está permitida la colocación de uno o varios lastres, con la condición de que sean bloques sólidos y unitarios, fijados a la carrocería con tornillos y tuercas al suelo del habitáculo (mínimo 2) y deben ser fácilmente precintados por los Comisarios Técnicos. El lastre será repartido en unidades de 10 Kg. como máximo. Los tornillos deben llevar una contra placa cada uno de 25 cm cuadrados de superficie y un grosor de 3 Mm como mínimo.

Art.12.- INTINERARIO

La prueba consta de un recorrido de **44,8** Km.

Art.13.-SEGUROS

El organizador contará con una póliza de seguro garantizado.

1. - La responsabilidad civil obligatoria, de acuerdo con lo estipulado en las disposiciones vigentes.

2. - El pago de aquellas sumas en que resulten civilmente responsables los participantes que tomen parte en la prueba, hasta la cuantía de **70.000.000€** millones por daños corporales y 15.000.000€ por daños materiales.

En caso de accidente, el concursante o su representante deberán comunicarlo por escrito a un comisario deportivo con la mayor brevedad posible y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se hará constar las circunstancias del accidente, así como los nombres de sus testigos y direcciones.

Se recuerda a los concursantes Titulares que únicamente los daños causados por los organizadores y los concursantes Titulares quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la organización quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios pilotos o automóviles participantes.

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 se estimen oportunos.

Art.14.- PLACAS, NÚMEROS, DISTINTIVOS

Todos los equipos reglamentariamente inscritos recibirán antes de la salida las placas de identificación. Deberán llevarse colocadas en la parte anterior y posterior del vehículo , nunca tapando la matrícula.

Además, el dorsal asignado a cada participante deberá figurar de forma visible en las PUERTAS DELANTERAS del vehículo.

Art.15.- CARBURANTE

El carburante deberá ser de tipo comercial, cuya distribución esté corrientemente asegurada por las estaciones de servicio.

Se autoriza la utilización de cualquier aditivo o lubricante que no aumente el índice de octanaje.

Art.16.- PENALIZACIONES

Se establecen las penalizaciones siguientes:

Se establecen las penalizaciones siguientes:

1. Recurrir a árbitros o tribunales no previstos en el C.D.I. =EXCLUSIÓN.
2. No obedecer a las señales e indicaciones de los Comisarios =EXCLUSIÓN.
3. Primera infracción al Código de Circulación =300 euros.
4. Segunda infracción al Código de Circulación =5 Minutos.
5. Tercera infracción al Código de Circulación =EXCLUSION.
6. No presentación de la Ficha de Homologación, en su caso, al serle solicitada =EXCLUSION.
7. Cualquier infracción a lo reglamentado sobre medidas de seguridad =EXCLUSION.
8. No funcionamiento de puesta en marcha.
- 8.1. Parque PRE-salida o neutralización = 30 segundos.
- 8.2. Salida tramos cronometrados = EXCLUSIÓN.
9. Carencia de la rueda de repuesto o colocación incorrecta de la misma a la salida del Rally = EXCLUSIÓN.
10. Conducir el vehículo en cualquier momento, excepto en el caso de parques abiertos, una tercera persona que no sea ninguna de las dos inscritas = EXCLUSION.
11. Presentarse a la verificación de salida con un retraso no superior a 30 minutos = 50 euros.
12. Presentarse a la verificación de salida con un retaso superior a 60 minutos = NO AUTORIZADO A TOMAR LA SALIDA.
13. Falta del dorsal de identificación del vehículo = EXCLUSION.

14. No funcionamiento de la señal acústica = Primer aviso 30 euros, segundo aviso = EXCLUSION.
15. No funcionamiento de una de las luces reglamentarias, por cada una = 30 euros.
16. No estar en posesión de las licencias correspondientes = NO AUTORIZADO A TOMAR LA SALIDA.
17. Realizar cualquier operación en parque cerrado, excepto las permitidas en presencia de un Comisario=EXCLUSION.
18. Retirada del vehículo del parque cerrado antes de la hora sin autorización del Director de Carrera =EXCLUSION.
19. Empleo de carburante o lubricante no autorizado =EXCLUSION.
20. Por cada numero perdido, incorrecto o ilegible = 90 euros.
21. Pérdida de una de las placas = 90 euros.
22. Pérdida de ambas = EXCLUSION.
23. Falta de visado, formas, etc. sobre carnet de ruta = 5 Minutos.
24. Enmienda o tachadura en el carnet de ruta sin la debida aprobación = EXCLUSION.
25. Pérdida total o parcial del carnet de ruta = EXCLUSION.
26. No realizar un tramo cronometrado o hacerlo parcialmente = EXCLUSIÓN.
27. Mover el vehículo en el sentido inverso de la marcha de un tramo cronometrado = EXCLUSION.
28. Adelantarse al tomar la salida en un tramo cronometrado = 10 Segundos por cada segundo.
29. Pararse entre la pancarta de aviso de control horario y el control horario = 120 Segundos.
30. Por detenerse voluntariamente entre la línea de llegada de un tramo cronometrado y el control STOP = EXCLUSION.
31. Por cada minuto de retraso en un control fuera de los márgenes concedidos = 10 Segundos.
32. Por cada minuto de adelanto en un control fuera de los márgenes concedidos = 60 Segundos.
33. Retraso o suma de retrasos superior a 15 minutos en los controles horarios de una misma sección =EXCLUSION.
34. Retraso o suma de retrasos superior a 60 minutos en los controles horarios al final del Rally =EXCLUSION.
35. Presentarse con retaso en el parque de PRE-salida, por cada minuto = 10 Segundos.
36. Presentarse con retraso superior a 20 minutos en el parque PRE-salida = AUTORIZADO A TOMAR LA SALIDA
PERO NO PUNTUARA.
37. No pasar por un control de paso = EXCLUSION.
38. No respetar las señales del Código de banderas = EXCLUSION.
39. Infracción a las normas de publicidad = EXCLUSION.
40. Realizar alguna maniobra desleal = EXCLUSION

Art.17.- CONTROL ANTI DROGA.

La organización se reserva el derecho a realizar controles anti drogas en cualquier momento del desarrollo de la prueba. Los infractores o los que no acepten el control,

Serán EXCLUIDOS automáticamente de la prueba, sin perjuicio de otras sanciones que puedan ser expuestas por la Federación Riojana de Automovilismo.

Art.18.- CENTRO ASISTENCIAL.

URGENCIAS

AMBULATORIO DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA

**Complejo Hospitalario LOS MANZANOS DE Logroño Telf.
: 941 499 490 – 941501126. Centro Viamed Los Manzanos**

*Avda. Lope de Vega 33 -35 (Zona Cascajos)
26006 · Logroño
941 501 126*

Art. 19. – CLASIFICACIONES

CLASIFICACIÓN GENERAL SCRATCH (S)

CLASIFICACIÓN POR DIVISIONES (D)

Los puntos (P) obtenidos en las pruebas se hallaran de la siguiente forma:

$$P=S+D$$

A efectos de puntuación se considerará como división constituida con la participación de un solo vehículo.

Los pilotos no participantes en el Campeonato de La Rioja de Rallyes, no puntuaran ni bloquearan la clasificación.

Art.20.- PREMIOS Y TROFEOS

20.1 Los premios y trofeos que se entregarán son los siguientes:

Premios Scratch

1º.- Trofeo

2º.- Trofeo

3º.- Trofeo

Premios por Clases

1º- Trofeo

20.2 La entrega de trofeos se celebrará en la CALLE PADRE ELIAS de SAN VICENTE a las 21.30

Art. 21. - RECLAMACIONES Y APELACIONES

21.1.-Derecho de reclamación.

El derecho de reclamación solo corresponderá a los concursantes; sin embargo los oficiales podrán actuar de oficio, incluso en el caso que no se presente reclamación alguna.

21.2.-Presentación de la reclamación. Toda reclamación deberá presentarse por escrito y acompañada de una caución cuyo importe se fijara en 500€ y que solo será reembolsada si se ha reconocido el fundamento de la reclamación, o por decisión de la ADN.

21.3.-Dirección de las Reclamaciones.

Las reclamaciones relacionadas con una competición deberán dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto si existe. En ausencia de Director de Carrera o Director Adjunto, estas reclamaciones se deberán dirigir a los Comisarios Deportivos de la competición o a uno de ellos.

20.4.-Plazos de reclamación.

a) Las reclamaciones contra la inscripción de los concursantes o de los pilotos, contra la distancia para un recorrido, deberán presentarse lo más tarde una hora después del cierre del control de verificación.

b) Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o un Controlador en el pasaje, se deberán presentar por el concursante interesado inmediatamente después de sus decisiones.

c) Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de la competición, contra la no conformidad de los vehículos con los Reglamentos que los rigen, contra la clasificación establecida al final de la competición, deberán presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos lo mas tarde una hora después de la publicación de la clasificación de la competición. Los Concursantes deberán haber sido informados con anticipación del lugar y de la hora exacta de esta publicación, ya sea por el Reglamento Particular o uno de sus anexos, o por el Programa. En el caso en el que los organizadores se encontraran en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial como estaba previsto, estarán obligados a hacer colocar, en el lugar y la hora fijados, indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras sobre el anuncio oficial de la clasificación.

d) Todas las reclamaciones antes consideradas se juzgaran con urgencia por los Comisarios Deportivos. En caso de igualdad de votos, el del Presidente de los Comisarios Deportivos será dirimente.

20.5.-Convocatoria.

La audición del reclamante y de toda persona contra la cual va dirigida la reclamación, tendrá lugar lo antes posible después de la presentación de la reclamación. Los interesados deberán ser convocados en consecuencia, y podrán hacerse acompañar de testigos. Los Comisarios Deportivos deberán asegurarse que los interesados hayan recibido personalmente la convocatoria. En ausencia del interesado, o de sus testigos, el Juicio se podrá realizar por defecto. Si el Juicio no pudiera celebrarse inmediatamente después de la audiencia de los interesados, estos últimos deberán ser informados del lugar y de la hora en que se celebrara el Juicio.

20.6.-Reclamaciones Inadmisibles.

Serán inadmisibles todas las reclamaciones contra las decisiones tomadas por los Jueces de llegada y los Jueces de hechos en el ejercicio de sus funciones indicadas en el Artículo 149 del CDI.

20.7.-Publicación de la Clasificación y distribución de premios. La publicación oficial de la clasificación deberá preceder al menos en media hora a la distribución de los premios. El premio ganado por un concursante que se encuentre bajo el efecto de una reclamación, deberá retenerse hasta que se haya decidido definitivamente esta reclamación. Además, toda reclamación cuyo resultado sea susceptible de modificar la clasificación, obligara a los organizadores a publicar solamente una clasificación provisional y a retener los premios hasta la proclamación del Juicio definitivo, incluidas las apelaciones previstas en el Capítulo XIII del C.D.I. Sin embargo, en el caso en que la reclamación no afectase a más que una parte de la clasificación, la otra parte se podrá publicar a titulo definitivo y se podrán distribuir los premios correspondientes.

20.8.-Juicio. Todos los interesados tendrán la obligación de someterse a la decisión tomada, salvo los casos de apelación previstos en el presente reglamento, pero ni los Comisarios Deportivos ni la ADN., tendrán derecho a prescribir que sea comenzada de nuevo una competición.

20.9.-La caución por reclamación (Art. 172 del C.D.I.) quedara fijada para el año en curso en 500 euros (quinientos euros). Si la reclamación entrañara el montaje y desmontaje de un vehículo, se exigirá una fianza complementaria, establecida a continuación en función de la naturaleza de la operación y de la tarifa horaria en vigor para la mano de obra en el lugar del desmontaje.

Fase 1: Carrocería: Interior, Exterior 03 horas.

Fase 2: Suspensiones: Delantera, Trasera 03 horas.

Fase 3: Tren rodante: Ruedas, Frenos, Dirección 04 horas.

Fase 4: Transmisión: Caja de cambios, Puente, Diferencial, Embrague 10 horas.

Fase 5: Cilindrada 09 horas.

Fase 6: Culata y Colectores: Relación volumétrica, Colectores, Junta Culata Fase 5+02 horas.

Fase 7: Distribución: Árbol de levas, Comprobación, diagrama distribución (Incluye extracción y reposición del conjunto motor) Fase 5+06 horas.

Fase 8: Mecanismos distribución: Válvulas, Muelles válvulas, Engranajes, Cadenas, Correa, Balancines, Empujadores Fase 5+04horas

Fase 9: Alimentación: Carburadores, Inyección, Sobrealimentación 05 horas.

Fase 10: Bajos del Motor: Pistones, Bielas, Volante, Cigüeñal. Fase 6+14 horas.

20.10.-Si la reclamación abarcase varias fases, las fianzas correspondientes podrán ser acumuladas, si no lo están ya por el cuadro anterior.

20.11.-Si la reclamación fuera fundada, se devolverá la caución y las fianzas al reclamante y el reclamado cargara con los gastos reales de verificación.

20.12.-Si la reclamación fuera infundada, el reclamante perderá la caución de 500 euros, y la Organización pagara los gastos por verificación con cargo a la fianza complementaria. El reclamado no podrá exigir indemnización alguna.

20.13.-En el caso de verificaciones de oficio el Organizador cargara con los gastos de verificación en el caso de inocencia del concursante; en caso contrario, el concursante culpable, pagara los gastos reales de verificación.

20.14.-En todas las verificaciones solo podrá estar presente el concursante reclamado persona que le represente.

20.15.-La caución de apelación (Art. 183 del C.D.I.) quedara fijada en 450 euros (cuatrocientos cincuenta euros).

20.16.- Si la reclamación fuera fundada, se devolverán las fianzas al reclamante y el reclamado cargará con los gastos reales de verificación, pagando además a título de multa la cantidad de 300 € en un plazo no superior a 15 días, sin perjuicio de otras sanciones.

20.17.- Si la reclamación fuera infundada, el reclamante perderá la fianza de 500 €, y la organización pagará los gastos reales con cargo a la fianza complementaria, devolviendo el resto –si ha lugar al reclamante. El reclamado no podrá pedir in

Art.22.- CUADRO DE OFICIALES

PRESIDENTE ESCUDERÍA	SERGIO ALONSO ALARCIA
SECRETARIO ESCUDERÍA	JOSE JACINTO BURGOS ARNAIZ
DIRECTOR DE CARRERA	JOSE JACINTO BURGOS ARNAIZ
COMISARIO DEPORTIVOS	RAQUEL PEREZ RAMIREZ ALBERTO SAENZ ELGUREN RUBEN SAINZ FERNANDEZ
COMISARIOS TÉCNICOS	RUBEN SAINZ FERNANDEZ
SECRETARIA DE CARRERA	JOSE JACINTO BURGOS ARNAIZ
RESPONSABLE DE SEGURIDAD	JOSE JACINTO BURGOS ARNAIZ
RESPONSABLE DE CRONOMETRADORES	JOSE Mª GARRAPUCHO LUENGO FOTOMOTOR