

II cto. De rally de asfalto 2009



Reglamento DEPORTIVO

Hobby+ organiza en este 2009 su Campeonato de Rally en asfalto y en tierra. El campeonato constará de un total de 8 pruebas según se contempla en el **calendario oficial** de pruebas para este Campeonato de Rally 2009 NINCO HOBBY+ publicado en nuestra página web: www.hobbymas.com y según el **reglamento técnico** también en la web publicado.

Todas las noticias referentes a este campeonato serán publicadas en nuestra web, siendo esta y nuestro tablón de anuncios, las dos únicas fuentes oficiales donde se publicarán cualquier cambio que se realice en cualquier aspecto que afecte al desarrollo de nuestro campeonato. **No tendrá ningún valor oficial las noticias que aparezcan en los foros, blogs o similares, si no están confirmadas en nuestra web o tablón de anuncios.**

1.-PARA TODAS LAS PRUEBAS:

Pista:

Sobre material Ninco para asfalto y para tierra. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar la adherencia establecida por la organización. No se podrán modificar las condiciones de los tramos por ningún participante y solo la dirección de carrera podrá modificar cualquier aspecto según su criterio y solo en para el buen funcionamiento de la carrera. Si un neumático manchase la pista o dejase restos de humedad o similar, el vehículo será expulsado de la prueba.

Coches admitidos:

Estará permitido jugar en 3 categorías, por este orden: 1ª una categoría tradicional, 2º la WRS Ninco, en un segundo Microcorte, y la 3ª la N3 Clásicos, en un tercer Microcorte. (La Categoría de Clásicos se puede correr en 2º lugar, si solo se van a correr 2 categorías.) Todos lo coches participantes se han de agrupar dentro de una categoría según el reglamento técnico. Un coche inscrito en una categoría podrá participar siempre que cumpla el reglamento técnico y ha de mantener las características de la categoría durante todo el Rallye.

Tramos:

Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos. Para verificar su buen funcionamiento, un "coche cero" de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección. Si el "coche cero" recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista. Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado integro. El no poder recorrer el tramo o hacerlo sin carrocería conllevará la aplicación del tiempo máximo.

Etapas y secciones.

El desarrollo de cada una de las carreras del Campeonato de Rally consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos clasificatorios. Para ello se podrá elegir entre una de las etapas o cortes para realizar el concurso, todas ellas según los horarios especificados en cada uno de los carteles de cada Rally del campeonato, publicados en la Web y en el tablón de anuncios. Un recorrido completo por todos los tramos forma una sección.

Todos los rallies del Campeonato Ninco-Hobby+ estarán compuestos de tres secciones. En los casos que las etapas cronometradas sean en condiciones de tierra se añadirá tierra antes de cada una de las dos primeras etapas, quedando la tercera exenta de añadir más inclemencias.

Orden de salida de los participantes:

En todos los Rallies del campeonato, el orden de salida será siempre:

1ª sección: Ordenado por grupos, de la siguiente manera: Prototipos, Super N, Gr. N, N2 WRS y N3 Clásicos.

2ª sección: Ordenado por grupos, de la siguiente manera: Prototipos, Super N, Gr. N, N2 WRS y N3 Clásicos.

3ª sección: Ordenado por grupos, de la siguiente manera: Prototipos, Super N, Gr. N, N2 WRS y N3 Clásicos.

Carnet de Ruta y distintivos:

El carnet de ruta es un documento que identifica al piloto y su coche, donde quedan anotados los tiempos de los tramos, controles horarios y distintas penalizaciones o bonificaciones. La hoja de tramo es el listado que refleja los tiempos de todos los coches que han pasado por un tramo, **es obligación del piloto comprobar la correcta anotación de sus tiempos en el Carnet de Ruta y en la hoja del tramo.** El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo, y deberá conservarse hasta que el director de carrera determine el final de la prueba.

Carnet de piloto (si lo hubiese):

Acreditación que identifica al portador como piloto inscrito. Será obligatorio llevarlo en un lugar visible frontalmente durante toda la carrera.

Asignación de dorsales:

Se asignarán dorsales a los pilotos participantes. A los pilotos preinscritos para todo el campeonato se les asignará el dorsal según clasificación scratch del pasado Cto. Hobby+, mientras que el resto de pilotos tendrán dorsales superiores a elección del director de carrera. El coche deberá mostrar el dorsal correspondiente.

Control horario:

El recorrido global de cada sección deberá cumplirse en un tiempo determinado por la organización. En el carnet de ruta el jefe de parque cerrado anotará las horas de salida y llegada máxima teórica para realizar cada sección. En el caso de llegar a un tramo y encontrarlo ocupado por un piloto o pilotos precedentes, los comisarios de pista aplicarán una bonificación de 1' por piloto, ampliando así el control horario. Entregar el coche fuera de control horario es penalizable.

Cronometraje de tramos:

Cada tramo dispone de un sistema automático de cronometraje, el cual cortará la corriente de la pista una vez finalizado el mismo. **Una vez puesto el cronómetro en marcha, no se podrá repetir el tramo bajo ningún concepto.** Esto implica que en caso de fallo de cronometraje o cualquier otro error ajeno al piloto, **será el director de carrera el que asigne un tiempo a ese tramo de forma que su decisión es inapelable y firme, utilizando para ello una media ponderada:**

La media ponderada es aplicable si:

1ª.- Si el piloto diese una vuelta de más a un tramo: se dividiría las vueltas dadas y se multiplicaría por las que debió de dar.

2ª.- Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, pero existiese cronometrada una o más vueltas rápidas: se calcularía el tiempo sacando la media de las vueltas cronometradas y multiplicando por las vueltas que de debería haber dado al tramo.

3ª.- Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, y tampoco existiese cronometrada una o

más vueltas rápidas: Se aplicaría la media respecto a los tiempos obtenidos en ese tramo en las demás secciones o pasadas.

4 °.- **No se aplica media ponderada si es el piloto el responsable del error de cronometraje.** En este caso, la primera vez sería sancionado con tiempo máximo y para el segundo o sucesivos, será expulsado del Rally.

Cada piloto tendrá la obligación de apuntarse el tiempo realizado en cada tramo en su carnet de ruta y en la hoja de tiempos presente en cada tramo. No se podrá borrar el tiempo del cronómetro una vez terminado el tramo, de forma que será el piloto inmediatamente siguiente en tomar la salida, el que podrá comprobar que el tiempo del crono y de la hoja de tramo es el mismo. En caso contrario su obligación es avisar a dirección de carrera para sancionar al piloto que no cumpla esta norma.

Si no es apuntado el tiempo en el carnet de ruta, se computará de cara a la clasificación de la prueba como tiempo máximo en el tramo o tramos afectados. Si no están apuntados en la hoja de tramos o el tiempo del cronómetro es borrado antes de que llegue el piloto que venga inmediatamente después, al piloto infractor se le aplicará la correspondiente sanción según tabla de penalizaciones para la primera infracción, y la exclusión del rally para la segunda o más reincidencias.

Salida lanzada:

El coche deberá empezar el tramo estando parado, a un máximo de 10cm de la célula o conmutador de cuentavueltas. El organizador podrá habilitar señalándola una zona de recorrido previo a la salida no mayor de 2 metros.

Tiempo máximo:

Cada tramo tiene un tiempo máximo para ser recorrido, este vendrá fijado por la organización. En caso de superarlo o de parada total del vehículo, se anotará en el carnet de ruta el tiempo máximo como tiempo del tramo.

Clasificación final de cada prueba:

Los ganadores del rally o de cada categoría, es el piloto que obtenga el menor tiempo una vez sumados los obtenidos en los tramos cronometrados, mas el total penalizaciones temporales. En caso de empate al final del rally, decidirá el mejor tiempo en el primer tramo de la 1ª sección, si el empate persiste, se compararán los tiempos en los tramos 2º y así sucesivamente.

Voltaje:

Se competirá al voltaje entregado por las **fuentes de alimentación GP3 AVANT SLOT**. El voltaje es variable, ajustable a voluntad antes o durante el tramo, por el mismo piloto. Se permite el uso de cualquier dispositivo externo que ayude a regular el mando.

2.- PARTICIPACIÓN EN UNA PRUEBA:

La participación en cualquier prueba que Hobby+ organice, supone la plena aceptación de todos los reglamentos y acepciones que el club tiene previstas.

Inscripción a una carrera:

Para participar en cualquier prueba organizada por Hobby+, habrá que formalizar una preinscripción, con la antelación indicada en cada ocasión, siempre utilizando los dos únicos medios que el establecimiento pone a disposición de todos:

- 1.- A través de nuestra web: **www.hobbymas.com**, pinchando sobre el icono de inscripción, en la prueba en la que se desea inscribirse (muy sencillo)
- 2.- A través del teléfono del club: **918461998** durante los horarios indicados previos a cada prueba.

Organización:

La organización de cualquier prueba, siempre estará formada exclusivamente por personal de Hobby+, que pondrá a disposición de cada prueba los recursos humanos que se estimen oportunos para cada una de ellas, siempre **perfectamente identificados** para distinguirlos del resto de personas del club:

Director de carrera: no participa en ella, ya que es el responsable de cualquier decisión que influya en el desarrollo de cada prueba, del parque cerrado y del control de tramos.

Parque cerrado: Verificaciones.

Se habilitará un parque cerrado y otro de verificaciones, donde la organización del campeonato verificará todos los coches inscritos. Así mismo la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado

Los coches permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular ni por pilotos ni por la organización, excepto por el responsable del parque cerrado. Los vehículos deben entrar en el parque cerrado íntegros. **Durante los cuatro minutos previos a la salida, el piloto podrá efectuar las reparaciones oportunas.** Al final de cada etapa el coche deberá entrar de nuevo en el parque cerrado.

Copilotos:

La función de los copilotos, será la de poner los coches en el carril si éstos se salen durante el recorrido de los tramos. Cada piloto debe aportar su propia asistencia o copilotos, con un máximo de 2 en cada tramo. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente.

La organización no tiene la obligación de proporcionar los copilotos a ningún participante, ya que estos son parte del equipo participante y como tal sus actos, son responsabilidad del piloto. **Antes de tomar parte en cada sección se habrá de tener preparado a los copilotos para evitar ralentizar el rally.**

Manipulación de vehículos:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) ya sea para ponerlo a punto o reparar en caso de accidente, exceptuando: Carrocería y chasis (el cambio de motor penaliza). Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse:

- Delante del responsable del parque cerrado, cuatro minutos antes de cada sección.
- Delante de un verificador o jefe de tramo, antes o después de efectuar un tramo.
- Delante de un organizador y previa autorización del director de carrera, **en caso de avería grave** (sólo si el vehículo está incapacitado para seguir). Se requiere además el permiso explícito del responsable de parque cerrado, que indicará el lugar para realizar dichas reparaciones. **Una vez reparado el coche, volverá a parque cerrado, dando por concluida la sección y anotándose tiempo máximo por cada tramo que no se haya podido concluir.**
- En cualquier caso, No se podrá manipular el vehículo fuera de la zona de pistas o fuera de la vista de la organización. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.
- Antes del comienzo de un tramo se permite el uso de limpiadores de neumáticos (externos al coche) siempre que no incorporen líquidos o aditivos y permanezcan secos.

Reclamaciones:

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación, ésta se deberá realizar por escrito dirigida al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 €, hasta cuando el director de carrera de por terminada la competición (al terminar el último piloto en el último tramo) como máximo. En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

Penalizaciones administrativas:

En casos donde varias penalizaciones puedan ser aplicadas, será impuesta la de mayor grado.

Exclusión:

- Conducta antideportiva.
- Pérdida o falsificación del carnet de ruta.
- Modificación de las condiciones de las pistas sin permiso.
- Borrar tiempo de los cronos.
- Repetir un tramo cronometrado.
- Manipulación del coche fuera del parque cerrado sin permiso.
- Acumulación de más de 5 minutos de penalización.

Penalizaciones temporales:

- Retraso en la entrada del parque cerrado 10"/minuto.
- Retraso en la llegada al control horario 10"/minuto.
- Pérdida del dorsal 10"
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente 10"/tramo pista.
- Dejarse adelantar por otro participante 10"/coche
- Empujar el coche más de 10 pistas en un mismo tramo: tiempo máximo.
- Salida lanzada 10"/tramo

Penalizaciones técnicas:

Exclusión:

- Utilización de un coche que ya haya participado en el rally.
- Anomalías en el motor.
- Uso de imanes suplementarios.
- Chasis deformado (Gr. N).
- Falta de cristales.
- Carrocería incorrecta (Preparados) o modificada (Grupos derivados de serie)
- Trenes de ruedas o Guía no reglamentarios
- Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo.
- Modificaciones en transmisión. (Gr. N)
- Falta de plástico portaluces o soporte de imán (Gr. N)
- Neumáticos no homologados.
- Uso de aditivos en los neumáticos o que estos manchen la pista.
- Cambio de chasis y/o carrocería durante el rally
- Modificaciones no permitidas.
- Uso de elementos prohibidos.

Penalizaciones temporales:

- Falta de piloto y/o copiloto, en la plancha de pilotos 60"
- Cristales no reglamentarios 30"
- Llantas cubiertas parcialmente por el neumático 30"
- Modificaciones o falta de correas en 4x4 (gr.N) 30" / unidad
- Incumplimiento cotas o peso carrocería (Preparados) 30"/mm/gr
- Incumplimiento pasos de ruedas (Preparados) 30"
- Falta de volante i/o libro de notas (Preparados) 20"
- Ruedas no tocan en la pista o no giran libremente 20"
- Cables de guía visibles frontalmente en reposo 20"
- Cojinetes no reglamentarios 20" / unidad
- Falta de retrovisor 10"/unidad
- Faros auxiliares no pares (Preparados) 10"
- Número de dorsales o placas de rallye no reglamentarias 10"/unidad
- Aletines no rígidos (Preparados) 10"
- Falta de ópticas o pilotos traseros 10" /unidad (solo sancionable en una ocasión)
- Falta de tornillería en el chasis (N) 10" /unidad
- Falta de elementos decorativos originales (N) 10" /unidad
- Ruedas que sobresalgan de la carrocería (Preparados) 10" /mm
- Exceso de peso (N) 10" /gr
- El cambio de motor previa autorización 60".

3.-CAMPEONATO

Puntuaciones:

Para la clasificación de cada Rally para el Campeonato final, se siguen los siguientes principios:

Para cada categoría se puntúa según la siguiente relación, independiente del rally que se trate:
30-26-23-20-18-16-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1

4.- DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento deportivo y técnico.
- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición.
- En los casos con diversas interpretaciones prevalecerá el criterio del Director de carrera.
- Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.
- La Organización no se hace responsable de los daños ocasionados a personas o cosas por parte de terceros.
- Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga, con plena potestad sobre las copias.
- Los casos no reflejados en este reglamento quedan a criterio del comité deportivo de la prueba.