

IX COPA CATALANA 2014

1- ORGANIZACIÓN Y CALENDARIO:	2
2-DESARROLLO DEL CAMPEONATO:	3
2.1- PUNTUACIÓN:	3
2.2- RECLAMACIONES:	3
2.3- DESEMPATES:	3
2.4- PUNTUACIÓN ESCUDERÍAS:	3
3- DESARROLLO DEL RALLY:	3
3.1- PREINSCRIPCIÓN:	3
3.2- TANDAS:	3
3.3- RECORRIDO:	4
3.4- HORARIO Y PARQUE CERRADO:	4
3.5- VERIFICACIONES:	4
3.6- NORMAS PARQUE CERRADO:	4
3.7- VERIFICADORES:	4
3.8- ORDEN DE SALIDA:	4
3.9- PISTAS:	5
3.10- TRAMOS:	5
3.11-TIEMPO MÁXIMO:	5
3.12-CARNET DE RUTA Y DISTINTIVOS:	5
3.13-CONTROL HORARIO:	6
3.14-VOLTAJE Y MANDOS:	6
3.15- CLASIFICACIÓN FINAL:	6
3.16- COMISARIOS:	6
4.-VEHICULOS ADMITIDOS:	6
4.1- CATEGORÍAS:	6
4.2- REGLAMENTO TÉCNICO:	6
4.2.1-EXCEPCIONES:	7
5-.MANIPULACIONES DEL VEHICULO:	7
5.1- NORMATIVA:	7
5.2- LIMPIEZA DE NEUMÁTICOS:	7
5.3- ROTURAS DEL VEHÍCULO:	7
5.4- NORMAS SOBRE NEUMÁTICOS:	7

6-.RECLAMACIONES:	8
6.1- SOBRE PILOTOS O VEHÍCULOS:	8
6.2- SOBRE RESULTADOS:	8
6.3- LOGÍSTICA:	8
7-. PREMIOS:	8
8-. PENALIZACIONES:	8
8.1- APLICACIONES:	8
8.2- TIPOS:	9
8.3- MÁRGENES:.....	9
8.4-TIPOS DE PENALIZACIONES:.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
9-. MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO:	9
10-. DETALLE PENALIZACIONES:	9
11-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:	12
APARTADO ANEXOS	12

REGLAMENT GENERAL IX COPA CATALANA RAL-LISLOT 1/24 versión 1.0
Válido a partir 1 de enero de 2014

C³

Coordinadora Clubs Catalunya

1-. ORGANIZACIÓN Y CALENDARIO:

La Coordinadora Copa Catalana (C³) conjuntamente con las escuderías organizadoras de los rallyes, organiza la IX Copa Catalana en el cual se aplicará este reglamento deportivo, y el reglamento técnico de R24 con las únicas excepciones previstas en este mismo reglamento.

El campeonato constará de las pruebas en modalidad de rally según el calendario siguiente:

- 1er 17-18 enero Rally Rodamón –Súria- Brut
- 2on 14-15 marzo Rally Llum Llamp –Manresa- Net
- 3er 11-12 abril Rally Centre Modelisme –Les Franqueses- Net
- 4rt 4-5 julio Open Rodamón –Súria- Net
- 5è 5-6 setiembre Kin Punt –St. Pere Torelló- Brut
- 6è 14-15 noviembre Rally GASS –Sabadell- Brut

- 7è ¿??? Cric Crac Net

2-DESARROLLO DEL CAMPEONATO:

2.1- Puntuación:

Dentro de los rallyes del campeonato se establecerá una puntuación en cada grupo para todas las pruebas que será la siguiente, empezando por el 1er. clasificado: 40-37-35-33-31-29-27-25-23-21-19-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2 y para los restantes 1 punto. La clasificación se publicará a la web de la C3. Para la clasificación final de cada categoría se tendrán en cuenta los cinco mejores resultados. En caso que un rally se suspenda, se contará para todos los pilotos como resultado cero. Esta puntuación se podrá considerar valida como peor resultado a descontar.

2.2- Reclamaciones:

En caso de querer efectuar una reclamación sobre resultados y / o clasificaciones, deberá efectuarse vía correo electrónico de la C³, en un plazo que expirará a los 30 días de su publicación oficial en la web de la C³ del resultado de cada rally siguiendo el punto [6-](#).

2.3- Desempates:

En caso de empate al final del campeonato, se tendrá en cuenta el mayor número de participaciones, victorias, segundos puestos, terceros, etc ... y si persiste el empate se tendrá en cuenta el resultado de la última prueba y en caso de divisiones inferiores, la mejor clasificación general alcanzada . Un piloto que haya sido penalizado deportivamente nunca podrá desempatar.

Antes del final del campeonato, en caso de empate a puntos, se considerará líder de la general el que haya quedado más adelante en la clasificación final de los rallyes, si persiste el empate, se aplicará el mismo criterio establecido por el final de campeonato. En ningún caso se aplicaría este criterio en caso de suspensión de algún rally, estableciéndose el indicado para el final del campeonato.

2.4- Puntuación escuderías:

Las escuderías que consten en la inscripción de los pilotos, sumaran los mismos puntos que ellos de cara a la puntuación de escuderías. Un piloto no podrá cambiar de escudería, ni una escudería se podrá fusionar con otra una vez haya puntuado el piloto o la escudería.

3- DESARROLLO DEL RALLY:

3.1- Preinscripción:

En cada rally, habrá un número limitado de plazas en cada una de las tandas que determine el organizador, con un máximo de 40/42 vehículos (si así lo considera el club). De manera que será necesario hacer una preinscripción, de un máximo de dos coches siempre en dos categorías diferentes, por medio del sistema y plazo que determine cada club en la presentación de su rally. La preinscripción contará con los datos y grupos de los coches inscritos, nombre del piloto y escudería.

Un piloto que se presente a correr sin haber efectuado la inscripción, será responsabilidad del organizador admitirlo o no.

La inscripción se abonará el día del rally y tendrá un precio de 10€ por un coche inscrito, o de 15€ si se participa con 2 coches. A estos importes, se añadirán 5 €, si el club organizador lo considera, para los pilotos que se presenten al rally sin haberse inscrito en el plazo indicado.

3.2- Tandas:

En todos los rallyes, pero especialmente los de sucio, el club organizador intentará igualar la cantidad de inscritos en cada tanda, así como de ensuciar en función de estos inscritos. Si en una de las tandas no se alcanzan los suficientes inscritos para el club organizador, este puede cancelar la tanda y pasar los pilotos a otra. Se recomienda la aspiración de los tramos de sucio entre tanda y tanda, con el fin de igualar las condiciones de todos los participantes.

El club organizador podrá cambiar pilotos, con su conformidad y aviso, de tanda para cumplir con este punto del reglamento.

3.3- Recorrido:

Cada rally consistirá en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos **con el mismo coche**. Constarán de tres etapas y cinco o más tramos en cada una de ellas. En las etapas de sudio, se ensuciará en la primera y segunda etapa aconsejando seguir las indicaciones del punto [3.9](#).

3.4 Horario y parque cerrado:

Cada organizador establecerá y publicará los horarios. El inicio del rally empieza ~~cuando la organización entrega las ruedas previamente marcadas al piloto, y finaliza en cuanto se le entrega el coche del parque cerrado de la última tanda. La entrada~~ cuando se entrega el vehículo por primera vez el vehículo en el parque cerrado para su verificación. ~~Las verificaciones deberá hacerse dentro del horario establecido por la organización. Los coches entregados fuera de este horario recibirán la penalización correspondiente al apartado 10.-.~~

3.5- Verificaciones:

Se habilitará un parque cerrado donde la organización verificará todos los coches inscritos dentro del horario establecido. Sin embargo, la Organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre con la presencia del piloto implicado.

Las verificaciones serán abiertas (se avisará de incidencias sin penalizar pero con la obligación de reparar antes del inicio de rally), y se entregará el coche abierto y con el interior limpio de restos de gofio/harina/cacao. El director de Carrera **determinará revisará** esas correcciones antes de tomar la salida.

Una vez finalizado el rally, los tres primeros clasificados de cada categoría, serán verificados y si se encuentran anomalías las respectivas penalizaciones se añadirán al tiempo final del rally.

En caso de que encontrarse anomalías que hagan que pierda una de las tres primeras posiciones, el siguiente clasificado también será verificado y así sucesivamente.

~~El organizador puede determinar si lo desea, que las verificaciones sean cerradas (se penalizará directamente la incidencia encontrada con la obligación de reparar antes del inicio del rally) siguiendo el mismo criterio que el IERC. (Previo anuncio en la obertura de las inscripciones)~~

3.6- Normas parque cerrado:

Los coches se mantendrán dentro del Parque Cerrado en todo momento, y ~~una vez entrados en el parque cerrado~~ no se pueden retirar del mismo bajo ningún concepto hasta su salida a tramo. No los podrán manipular los pilotos ni la Organización, salvo los responsables del parque cerrado. ~~Los vehículos deben entrar siempre en Parque Cerrado. Sólo antes de la primera verificación no pueden presentar restos de harina, cacao, etc en su interior, de lo contrario el piloto será penalizado con una penalización de 10 segundos.~~ Al final de cada etapa el coche volverá directamente a Parque Cerrado hasta que el último participante termine la última etapa y el Director de Carrera de por finalizado el rally.

~~Una vez finalizado el rally, los tres primeros vehículos de cada categoría serán verificados. En caso de que encontrarse anomalías que hagan que pierda una de las tres primeras posiciones, el siguiente clasificado también será verificado y así sucesivamente.~~

3.7- Verificadores:

La C³ dispone de un equipo de verificadores oficiales ~~de la C³~~. Estos, y otros que considere el Director de la Carrera **y más** el Responsable de la C3, o la persona que él delegue, que será debidamente comunicada al Director de Carrera, podrán colaborar en las verificaciones y estarán en disposición para ~~apoyar y ayuda de cara~~ agilizar las tareas de verificación por parte de la organización si así ~~lo~~ se considera ~~cada una de las tandas~~.

3.8- Orden de salida:

En cada uno de los rallies, la primera etapa se disputará en el orden de salida de la clasificación general, menos en el primer rally, donde se saldrá por el orden de clasificación de la anterior Copa Catalana. El orden de las siguientes etapas, segunda y tercera, será por el scratch final de la primera etapa ordenado por grupos y siempre en el siguiente orden, WRC, A, **Challenge MSC**, C, NGT, Open **y C2**.

3.9- Pistas:

Las pistas del campeonato serán de varios fabricantes ya que cada club tiene sus propias, (incluidas de madera, fórmica u otros materiales) fabricadas en material plástico de las marcas: Scalextric, Ninco y / o Superslot y podrán ser modificadas y pueden ser de los tipos de grip asfalto puro, deslizante, nieve o tierra. (No off road ni que presenten irregularidades) que el organizador considere sin que incorporen obstáculos o elementos añadidos que alteren la uniformidad de la pista. Se montará en un mínimo de 5 tramos en cada carrera. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para cambiar sus condiciones originales al inicio de la etapa, fuera de los habituales para ensuciar las pistas a las etapas consideradas de sucio por la parte donde circulan los coches. Se recomienda que el grosor no supere en el paso del primer coche los 0.3 mm de espesor.

**3.10- Tramos:**

Los Tramos serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos, siendo esta responsabilidad a cargo del organizador. Para verificar el buen funcionamiento, un "coche cero" de la Organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada etapa. Si el "coche cero" recorre correctamente todos los tramos, en el sentido de la pista marcado por organizador, otorgará pleno poder al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista.

Sólo se podrá repetir un tramo con permiso del Director de Carrera en los siguientes casos:

- Célula sucia o movimiento involuntario de ella que impida la lectura del tiempo, y en única vez por rally por parte del mismo piloto. En caso de repetirse el problema en otro tramo o el mismo, se asignará tiempo máximo a cada uno de ellos.
- Problema en la pista o rotura de vía, que impida el correcto funcionamiento del coche una vez verificado por el director de carrera.
- Apagón de corriente involuntaria.

En el supuesto caso de que un piloto reclame sobre la pista, el Director de Carrera podrá pasar de nuevo el coche cero para su verificación, si su paso resulta correcto sin que se haya efectuado ninguna modificación y / o reparación sobre ella, se procederá añadir el tiempo máximo del tramo al piloto que lo hubiera reclamado o solicitado.

Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y con la carrocería en su sitio.

La salida será con el vehículo completamente parado, y sólo se podrá probar el coche dos veces una vez el cronómetro se active y desde la zona habilitada y marcada por la organización.

3.11-Tiempo Máximo:

Cada tramo tiene un tiempo máximo para ser recorrido y fijado por la organización, e indicado visualmente. En caso de superarlo o de parada total del vehículo, se anotará en el carné de ruta el tiempo máximo como tiempo de tramo. Se aconseja que este sea coherente con el tiempo del tramo y tenga en cuenta las condiciones de los vehículos más lentos, a tal efecto se marcará después del coche cero por parte del director de carrera y el responsable de la C3. En caso de avería del vehículo en pleno tramo, se podrá intentar arreglar el coche hasta que el tiempo máximo agote, pueden volver al orden de marcha si éste aún no se ha agotado. Si la avería se produce una vez se ha introducido la tarjeta, pero aún no se ha comenzado el tramo, el piloto podrá manipular el coche según artículo [5-](#). Punto 1,b.

3.12-Carnet de Ruta y distintivos:

El carné de ruta es el documento que identifica el piloto y su coche, donde quedan anotados los tiempos de los tramos y de los controles horarios, diferentes penalizaciones o bonificaciones. En el carnet de ruta se hará constar la hora de salida y llegada al parque cerrado ~~y también se hará constar la hora de entrada al parque de trabajo y la salida~~, así como la anotación por parte del piloto de los tiempos de los tramos. Es obligación del piloto comprobar la correcta anotación de sus tiempos en el Carné de Ruta y en la hoja de tramo. El coche estará identificado con un dorsal según normas campeonato, y deberá conservarse hasta 10 minutos posteriores al final del rally por parte del último piloto.

3.13-Control horario:

El recorrido global de cada etapa deberá realizarse en menos de 10 minutos o el tiempo que indique el Director de Carrera. En el carné de ruta el fin de Parque Cerrado anotará las horas de salida y llegada teóricas. En caso de llegar a un tramo y encontrarlo ocupado por más de un piloto, los controladores de los tramos, o en su defecto el director de carrera, aplicarán una bonificación de 1' por piloto, sin contar el piloto que está disputando el tramo, ampliando así el control horario.

3.14-Voltaje y mandos:

Se disputará a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación DS. P2/12 o P3 de 2 y 3 amperios de ajuste variable a la voluntad, antes o durante el tramo por el piloto. Es obligatorio que cada piloto tenga su propio mando, que será cualquier modelo existente en el mercado o cualquier otro siempre y cuando este "NO AUMENTE" el voltaje suministrado por la fuente de alimentación. En el caso de avería del mando propio durante el transcurso de los tramos, la responsabilidad recae sobre el participante.

3.15- Clasificación final:

El ganador del rally o de la categoría será el piloto, ~~que no haya sido sancionado deportivamente~~ y que sumando todos los tiempos realizados en las diferentes etapas y añadidas las correspondientes penalizaciones, obtenga el menor tiempo de entre todos los participantes. Me caso de empate al final de un rally se tendrá en cuenta, el tiempo del último tramo, penúltimo, y así sucesivamente...

Un piloto sancionado deportivamente nunca podrá optar al desempate.

3.16- Comisarios:

Su asistencia de pista será la de poner los coches en el carril, ~~en el mismo lugar de donde se ha salido~~, durante el recorrido de los tramos. Cada piloto deberá aportar su propia asistencia, que podrá ser únicamente de una persona o dos, según inscritos ~~y a decisión del director de carrera que podrá obligar a los pilotos a asistir al resto de pilotos. y es responsabilidad del director de carrera el orden de salida, así como obligar a los pilotos a asistir al resto de pilotos, pudiendo el piloto cambiar si está disponible otro piloto. La colocación de un coche debe realizarse en el mismo lugar donde ha habido el incidente~~

4.-VEHICULOS ADMITIDOS:

Únicamente se admiten los vehículos indicados ~~en las categorías admitidas y estén~~ el censo de la C3, así como los que se vayan publicando en los anexos. Quedan excluidos los que no consten. ~~Como excepción se publica en el anexo 1 en este reglamento las condiciones específicas autorizadas del Subaru 99 anterior al reglamento 2012.~~

4.1- Categorías:

Las categorías admitidas son referidas al reglamento técnico R24: WRC donde puntúan juntos los WRC1 y WRC2. Grup A donde puntúan juntos los A1 y A2. Grupo C clásicos donde puntúan juntos Clásicos1 (C1), Clásicos2 y especiales (C2), categoría NGT y categoría Open.

También con su propio reglamento técnico, la copa de promoción SWRC MSC.

4.2- Reglamento técnico:

Los coches han de cumplir el reglamento técnico de -R24- en las categorías admitidas, y que estará debidamente publicado en el apartado de la web C3 del campeonato.

4.2.1-Excepciones:

Para la categoría **OPEN** es obligatorio el uso de **motores de los fabricantes NSR o JPSlot**.

La copa de promoción SWRC MSC, dispone de su propio reglamento técnico que se puede descargar en el siguiente enlace. <http://www.acslot.com/docs/1380868852.pdf>

5-.MANIPULACIONES DEL VEHICULO:**5.1- Normativa:**

Únicamente se permite abrir, reparar o cambiarle componentes en el coche (excepto carrocería y chasis), siempre que estén homologados al reglamento y con la autorización del director de carrera y / o responsable de la C³, que estarán presentes mientras el piloto y / o persona autorizada manipula el coche, en los siguientes casos:

- Al llegar al Parque Cerrado, en un máximo de 15 minutos, después de efectuar la etapa, en caso de haber reparado y terminado la etapa con una avería grave art [3.11](#), que le impedirá continuar el rally.
- Durante cualquier momento de la etapa, en un máximo de 15 minutos, si sufre una avería grave (se entiende como avería grave que el coche no pueda circular por el tramo por sus propios medios) que le impida terminar la etapa. Será necesario que el piloto pida al director de carrera que le neutralice (*) el tiempo en el tramo donde se encuentre, y reanude la marcha desde el mismo punto.
- Dentro de los 2 minutos previos a la salida del parque cerrado anotado en su carné de ruta.
- Durante 10 minutos de tiempo máximo, si se han encontrado deficiencias que hay que corregir en las verificaciones, y siempre a partir de cuándo lo indique el Director de Carrera. El coche volverá a ser verificado nuevamente.
- Neutralización individual. (el tiempo donde el piloto se encuentra haciendo la etapa en el momento que pide reparar. El Director de Carrera lo hará retomar la marcha desde el tramo donde la ha pedido)

En el supuesto caso de que hubiera varios pilotos acogidos al punto [5.1.a\)](#) y que comprometieran la asistencia en los tramos de los otros pilotos, el director de carrera determinará cuando deberá manipular el vehículo.

5.2- Limpieza de neumáticos:

Queda totalmente prohibida la limpieza o manipulación con cualquier tipo de utensilio o líquido, incluida la saliva, los neumáticos durante el desarrollo de todo el rally. En sucio se permite pasar un pincel y/o brocha, así como también utilizar los sopladores de aire comprimido que estén a disposición de los pilotos por parte de la organización.

5.3- Roturas del vehículo:

Si durante una etapa, el coche rompe alguna pieza estética de la carrocería, podrá terminar la etapa pero será obligatorio repararlo, ver punto [5.1](#) , antes de comenzar la siguiente etapa o en el parque de trabajo siempre que en este caso la pieza no pese más de 2 gramos y no suponga ninguna ventaja mecánica. La Organización puede obligar a reforzar la fijación de cualquier pieza que crea oportuna. Los retrovisores, las antenas, tubo de escape y los plásticos transparentes de las ópticas no están contemplados en esta norma.

5.4- Normas sobre neumáticos:

- En rallyes de asfalto, se permite únicamente UN SOLO cambio de ruedas posteriores (2 unidades). Y en ningún caso de las ruedas delanteras. **Este cambio solo se permite al final de la primera o segunda etapa, debiendo ser comunicado al director de carrera que deberá verificar nuevamente las alturas.**
- En los rallyes de sucio (harina/cacao/gofio) la organización entregará los neumáticos traseros a todos los participantes. Estos neumáticos serán para todo el rally y no se pueden modificar. Las ruedas delanteras son libres dentro del catálogo del patrocinador del campeonato PKS (o talladores que las usen), y no se podrán cambiar en el transcurso del rally.

- Las referencias de neumáticos que se entregaran a cada categoría en los rallys de sucio serán:

Categoría WRC- PKS ref. PN003MRA

Categoría A- PKS ref. PN003MRA

Categoría C1- PKS ref. PN003MRA

Categoría NGT- PKS ref. PN003MRA

Categoría C2- PKS ref. PN003MRA

Categoría Open - PKS ref. PN003MRA

SWRC MSC – Los indicados y que serán suministrados por MSC en limpio y sucio

- Les referencias de neumáticos que son obligatorias para los rallys de asfalto:

Categoría Open - Sólo se pueden montar las referencias originales del fabricante PKS o NSR sin modificación alguna en asfalto.

- En caso de rotura de algún neumático, este si se podrá cambiar pero este cambio será penalizado.

6-.RECLAMACIONES:

6.1- Sobre pilotos o vehículos:

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación sobre un vehículo o piloto, ésta deberá ser por escrito, dirigida al Director de Carrera, firmada por el piloto y acompañada con un depósito de 10 €. El plazo ~~máximo~~ de presentación de una reclamación ~~es hasta finaliza en~~ los 5 30 minutos posteriores al final ~~del rally la competición~~ (al terminar el último piloto del último tramo de la etapa que se está realizando). En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será devuelto.

6.2- Sobre resultados:

En caso de querer efectuar una reclamación sobre resultados y / o clasificaciones, deberá efectuarse vía correo electrónico de la C³, en un plazo que expirará a los 30 días de su publicación oficial en la web de la C³ del resultado de cada rally.

6.3- Logística:

En caso de reclamación, la C³ o uno de sus miembros estarán presentes durante las verificaciones, y se deberá tener en cuenta como un verificador más a la hora de determinar la resolución.

7-. PREMIOS:

1. Se entregaran trofeos a los tres primeros clasificados de cada categoría, WRC, Grupo A, NGT, C1, C2 y Open y un obsequio para el cuarto y quinto.
2. Se entregará un obsequio a las tres primeras clasificadas de WRC Damas e infantiles (límite admitido 13 años cumplidos en 2014).
3. Se entregará un trofeo especial a la escudería mejor clasificada.
4. Se entregará un premio final Fair-Play al piloto que represente mejor los valores de generosidad, carácter y buen hacer durante el campeonato.
5. Se optará a premios siempre que se hayan disputado un mínimo de cuatro rallys en la misma categoría.

8-. TIPOS DE PENALIZACIONES:

8.1- Aplicaciones:

Las penalizaciones son acumulativas, es decir, en caso de no cumplirse diferentes puntos del reglamento, la penalización total será la suma de todas las penalizaciones por separado.

Una misma penalización, sólo se podrá aplicar una sola vez durante el rally. Con la excepción de que haya sido necesario corregir el motivo anteriormente y éste vuelva aparecer en una verificación posterior.

Se aplicarán de la siguiente manera: Las penalizaciones se sumarán al final de cada etapa de cara a establecer la clasificación de salida de la siguiente etapa y la clasificación final.

Si un coche es penalizado en las verificaciones finales, la clasificación final se establecerá por el orden obtenido una vez sumadas las mismas.

8.2- Tipos:

Las penalizaciones serán consideradas leves, graves y muy graves, y se aplicarán tanto en el aspecto deportivo (relativo al comportamiento de los pilotos y acompañantes) como en el aspecto técnico, (relativo a la preparación mecánica del coche y todos sus elementos que lo conforman).

- Las sanciones leves conllevan penalización directo en tiempo y no es necesaria la corrección inmediata tanto si es una sanción técnica o deportiva.
- Las sanciones graves conllevan penalización directo en tiempo, y la obligatoriedad de corrección inmediata si es una sanción técnica o deportiva indicada con asterisco (*).
- Las sanciones muy graves conllevan la exclusión de la prueba y en caso de que sean deportivas, también del campeonato.

8.3- Márgenes:

Las penalizaciones relativas a los pesos debe al medirlas siempre superen el 0.1 de margen de tolerancia para báscula y **pie de rey**, para que sean objeto de sanción. Una vez sobrepasado este margen de tolerancia, se pasa a la siguiente unidad entera.

9-. MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO:

La C3, se reserva la posibilidad de ir modificando los artículos del presente reglamento que se consideren necesarios para el correcto funcionamiento y beneficio del campeonato y los pilotos. La C³ también podrá decidir y añadir aspectos no contemplados dentro del reglamento, pudiéndolos modificar sin previo aviso en cualquier momento del rally, si así lo requiere la competición.

10-. PENALIZACIONES:

La indicación según **RT**, es referida a Reglamento Técnico **R24**

Penalizaciones deportivas

- **Sanciones leves deportivas:**

10.4.1 • Colocación de un coche salido en un lugar diferente según punto **3.16-** . **10 "/ tramo de pista.**

10.4.2 • Retraso en la llegada al control horario o parque cerrado o de trabajo según arts. **3.4** y **3.13** **10 "/ minuto.**

10.4.3 • Retraso en la entrada del Parque Cerrado para las verificaciones según art. **3.5** o superar los dos minutos de salida a tramo según art. **3.6** **10 "por minuto**

10.4.4 • Retraso en la salida al Parque Cerrado. Si un piloto en el momento de su salida no está presente, se le aplicará la penalización correspondiente: según art **3.6** **20 "por coche.**

10.4.5 • Restos de suciedad en el interior del coche que dificulten la verificación según punto **3.5** **10"**

10.4.6 • Por cada piloto en neutralización individual que esté adelantado por otro piloto, según art **5.1.e** **10 "por piloto que le avance.**

10.4.7 • Cambio de ruedas en caso de rotura según art **5.4-** : **10 "/ unidad**

10.4.8 • Añadir al coche, una vez verificado por primera vez, elementos estéticos fosforescentes en cualquier formato, pintura, adhesivos o similares según **10 "/ unidad. SOLO IERC**

10.4.9 • No reparar según punto **5.3** **10"/unidad**

- **Sanciones graves deportivas:**

10.5.1 • Más de 2 comisarios por piloto o negarse a hacer de comisario según punto **5** **30 "/ persona**

10.5.2 • Utilizar por parte del piloto o asistencias elementos para iluminar el paso del coche. **30 "(SOLO IERC**

10.5.3 • Modificar el peso de la bandeja de los pilotos durante el rally. **60 "**

10.5.4 • Modificar las alturas, anchuras o pesos generales del coche incumpliendo sus respectivos apartados. **60 "**

10.5.5 • No apuntar el tiempo en la hoja de tiempos de mesa o el carnet de ruta o efectuar cualquier modificación según art **3.12-** / o reparación en el coche estando el rally neutralizado. **Tiempo máximo del tramo.**

10.5.6 • Salida lanzada según art **3.10** **10 ". Como primera sanción. 1 minuto en la segunda.**

10.5.7 • Probar más de 2 veces el coche dentro de la zona permitida según art. **3.10.** **10 "/ por prueba**

9

extra. Segundo vez más 20 "tramo. (*)

10.5.8 • Acumulación de más de 5 minutos de penalización, **tiempo máximo en todos los tramos.**

10.5.9 • Dejarse avanzar, involuntariamente durante el rally según art [3.8](#) **10 "por coche adelantado.**

10.5.10 • Dejarse adelantar voluntariamente o adelantarse al orden durante el rally según art [3.8](#). **30 "por coche.**

10.5.11 • Recorrer el tramo sin carrocería según art [3.10](#) **Tiempo máximo del tramo. (*)**

10.5.12 • Modificar la luminosidad de los leds de los mandos de los coches **30 "(*) SOLO IERC**

10.5.13 • Utilizar cualquier tipo de aparato luminoso durante la etapa nocturna que moleste o sirva para sacar ventaja en la conducción y / o modifique las condiciones de luz del local. **30 "(*) SOLO IERC**

10.5.14 • Cambio de motor autorizado: **100 "**.

10.5.15 • Segundo cambio de ruedas o no comunicación del primer cambio art [5.4](#)- : **20 "/ por neumático.**

10.5.16 • Cambiar o modificar los neumáticos delanteros sin autorización Director de Carrera art [5.4](#)- **60 "/ neumático**

- Sanciones muy graves deportivas:

10.6.1 • Conducta no cívica o antideportiva que también comportará la exclusión del campeonato.

10.6.2 • Pérdida o falsificación del carnet de ruta o tarjeta según punto [3.12](#).

10.6.3 • Modificación de las condiciones de las pistas sin permiso según punto [3.10](#).

10.6.4 • Manipulación del coche fuera del parque cerrado o sin permiso según punto [5.1](#)

10.6.5 • No llevar el coche directamente a Parque Cerrado al terminar alguna etapa (aunque no se manipule). Según punto [3.6](#)

10.6.6 • Limpieza de los neumáticos durante el rally según punto [5.2](#)

10.6.7 • Cambiar o modificar los neumáticos entregados por la organización sin autorización del Director de Carrera. Según punto [5-4](#)

10.6.8 • Falsear los tiempos de la hoja de tramo según punto [3.12](#)

10.6.9 • Cambiar sin autorización del Director de Carrera de coche o motor durante el rally art [3.3](#)

10.6.10 • Intercambiar los coches entre pilotos diferentes durante el rally o utilizar el mismo coche en diferente tanda. Art [3.3](#)

10.6.11 • Hacer asistencia obrando de mala fe a la hora de poner el coche en la pista haciendo perder un tiempo excesivo al piloto.

10.6.12 • Utilizar por parte del piloto o asistencias elementos para iluminar el paso del coche por segunda vez. **SOLO IERC**

10.6.13 • No corregir inmediatamente los elementos considerados graves según puntos [5.1](#) d) y [7.3](#)

10.6.14 • Neumáticos no correspondientes a los indicados en el artículo [5-4](#)

10.6.15 • Retirar el coche de parque cerrado sin autorización según punto [3.6](#)

10.6.16 • Manipular o disparar la célula del tiempo con mala fe por parte del piloto o asistencias o repetir tramo sin autorización del Director de Carrera según punto [3.10](#)

10.6.17 • Contravenir el punto relativo al mando y voltaje art [3.14](#)

Penalizaciones técnicas

- Sanciones leves técnicas:

10.4.10 • No tapar entradas de aire o faros según RT 2.4.2 . **10 "/ unidad.**

10.4.11 • Falta de ópticas delanteras o traseras según punto RT 2.4.2 **10 "/ unidad.**

10.4.12 • Falta de elementos estéticos de la carrocería indicados puntos RT 2.4.2, 2.4.3 y 2.4.8 **10 "/ unidad.**

10.4.13 • Elementos no pintados según punto RT 2.4.5 **1"/unidad**

10.4.14 • Piloto a altura incorrecta según RT 2.4.5 **20"**

10.4.15 • Falta de volante, notas o asientos según punto RT 2.4.7 . **15 "/ pieza.**

10.4.16 • Número de dorsales o placa de rally no reglamentarios según punto RT 2.6 **10 "/ unidad.**

10.4.17 • Cables de guía visibles vertical o frontalmente en reposo según punto RT 3.7. **20 "**.

10.4.18 • Falta de embellecedores de las llantas según punto RT 3.13. **10 "/ unidad.**

10.4.19 • Faros auxiliares no pares u ópticas no tapadas según punto RT 2.4.2 **10 "**.

10.4.20 • Nulo funcionamiento de las luces obligatorias **SOLO IERC**

- **Sanciones graves técnicas:**

10.5.17 • Diferencia o ausencia de peso en el lastre fijado bajo capó o techo a las carrocerías de resina según punto RT 2.1 , 2.4.1 **10 "/ gramo**

10.5.18 • Cristales no reglamentarios, cortados y / o rebajados para alterar el espesor según punto RT 2.4.1. **60 "**.

10.5.19 • Corte en la carrocería no correspondiente a lo indicado según punto RT 2.4.2 **60 "**

10.5.20 • Piezas que no aguanten el peso del coche cuando así lo indique el reglamento técnico según punto RT 2.4.3 **30 "/ unidad.**

10.5.21 • Falta de tablier (salpicadero) o de material o recorte no autorizado al grupo del coche según punto RT 2.4.4 **60 "**

10.5.22 • Falta de reproducción del motor interior cuando es visible en modelo original o no acorde a lo indicado según punto RT 2.4.5. **30 "**.

10.5.23 • Falta de piloto y / o copiloto o no reglamentarios según punto RT 2.4.5. **50 "**

10.5.24 • Barras no reglamentarias en altura según punto RT 2.4.6. **20 "**

10.5.25 • Material de las barras no autorizado al reglamento o ausencia de barras según punto RT 2.4.6. **60 "**

10.5.26 • Falta de parte de las barras según punto RT 2.4.6. **20 "/ unidad**

10.5.27 • Incumplimiento de lo indicado según punto RT 2.4.9 **60"**

10.5.28 • Soportes no colocados según punto RT 2.5 **60"**

10.5.29 • Soportes no pintados según punto RT 2.5 **20"**

10.5.30 • Bandeja de los pilotos o carrocería por debajo peso mínimo según punto RT 2.7. **20 "por gramo**

10.5.31 • Ruedas que no tocan la pista según punto RT 3.1.3. **20 "/ unidad.**

10.5.32 • Llantas no cubiertas por neumático (banda exterior) según punto RT 3.1.3. **30 "/ unidad.**

10.5.33 • Diámetro de las llantas o rueda completa incorrectos según punto RT 3.1.3 **30 "**.

10.5.34 • Ruedas que sobresalgan de la carrocería según punto 3.1.5. **30 "/ unidad.**

10.5.35 • Neumáticos incorrectos en diámetro o anchura o no homologados según punto RT 3.15 **30 "/ unidad.**

10.5.36 • Movimiento del soporte no autorizado según punto RT 3.4. **60 "**.

10.5.37 • Soporte delantero no acorde según punto RT 3.5. **60 "**.

10.5.38 • incumplimientos de las indicaciones del punto RT 3.6. **60 "**.

10.5.39 • Guía y colocación no acorde según punto RT 3.7. **60 "**.

10.5.40 • incumplimientos de las indicaciones del punto RT 3.8. **60 "**.

10.5.41 • Utilización de material no acorde o incumplimiento de los puntos RT 3.4/5/6/7 /8 /9/11/12/13 /14 y 15 **60 "/ unidad o elemento**

10.5.42 • Ruedas por dentro de la carrocería según punto RT 3.9. **60 "**.

10.5.43 • Ejes que sobresalgan del perímetro exterior de la llanta según punto RT 3.9 **30 "**

10.5.44 • Incumplimiento del punto referente al centrado de los pasos de ruedas según punto 3.9 RT **30 "**

10.5.45 • Diferencia entre ancho eje y ancho aletas superior a 5 mm según punto 3.9 RT **30 "**

10.5.46 • Incumplimiento del peso mínimo / máximo obligatorios del coche, cockpit o carrocería según punto RT 4.1 **30 "por gramo o fracción de más**

10.5.47 • Motor más bajo que el mínimo según punto RT 4.2 **60 "**.

10.5.48 • Incumplimiento de la altura mínima del chasis según punto RT 4.2 **30 "**

10.5.49 • Incumplimiento de la distancia obligatoria indicada para los C2 según punto RT 4.2. **60 "**

10.5.50 • Avería que impida la finalización del tramo según art **3.11 Tiempo máximo del tramo.**

10.5.51 • Incumplimiento de las modificaciones indicadas en el anexo 1 del reglamento deportivo del IERC. **120 "**

10.5.52 • Número de leds impares, o superior al número máximo del artículo **30" SOLO IERC**

10.5.53 • Falta de kit de luces obligatorio o nulo funcionamiento según . **60" SOLO IERC**

10.5.54 • Diámetro de leds superior al máximo permitido o luz en la parte lateral y / o inferior de la carrocería según **30"**. **SOLO IERC**

10.5.55 • Incumplimiento en la colocación del kit de luces o luces auxiliares según **120"** **SOLO IERC**

10.5.56 • Incumplimiento sobre las tomas de radiador según punto RT 2.4.3 120"

- Sanciones muy graves técnicas:

10.6.18 • Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo según punto RT 2 y [4.2](#).

10.6.19 • Carrocería deformada, escala incorrecta o pasos de rueda deformados con acuerdo de todos los verificadores y el responsable de la C3 según punto RT 2.2 y [4.2](#).

10.6.20 • Vehículos que no cumplan el punto RT 2.3 o [4.1](#)

10.6.21 • No cumplir el artículo 13.3.4 d) sobre la instalación del kit de luces. **SOLO IERC**

10.6.22 • Chasis no autorizados según punto RT 3 y [4.2](#) .

10.6.23 • Anomalías en el motor o no correcto según punto RT 3.3 y [4.2](#) .

10.6.24 • Uso de imanes suplementarios según punto RT 3.3.

10.6.25 • Tren de ruedas o guía no reglamentarios según puntos RT 3.7 y [4.2](#).

10.6.26 • Utilizar un sistema de luces para manipular las prestaciones del motor.

10.7- También todos los aspectos no contemplados en este reglamento se consideran como no legales y C3 tiene la potestad de poder sancionarlos durante el rally en una penalización variable entre 10 y 60 segundos que determinará el Director de Carrera junto al responsable de la C³. Para el siguiente rally, la C3 añadirá la anomalía encontrada al reglamento, indicando la penalización acordada, que no será necesariamente la misma.

11-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto del reglamento deportivo y técnico de R24 en su última versión, siempre y cuando no sea publicada quince días antes de una prueba y los aspectos del presente artículo.

La C³ puede optar por modificar algún artículo si es por el bien común de los pilotos participantes.

Modificar y / o ampliar el reglamento mediante anexos publicados por la C³, los cuales serán anunciados en los medios de comunicación oficiales del campeonato, www.c3slot.com menos el previsto en el artículo 7º punto 6 .

Los casos con diversas interpretaciones, prevalecerá el criterio del director de carrera y el responsable de la C3.

Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba o campeonato, sin necesidad de explicaciones previas.

La Organización no se hace responsable de los desperfectos causados por parte de terceros.

Derechos sobre la publicidad de las carreras y fotos enviadas, así como el material escrito y audiovisual que se obtenga, con plena potestad sobre las copias y publicación en la web oficial de la C3.

Apartado anexo:

Anexo 1

En este apartado se publicaran las modificaciones que la C3 considera para la mejora de la competición.



Coordinadora Clubs Catalunya C3 **Comissió de Reglaments**