



Anexo 1 al Reglamento Particular Vehículos Históricos en Regularidad

Art. 1 VEHICULOS ADMITIDOS

1.1 VEHICULOS ADMITIDOS

1.1.1.-- Los vehículos admitidos son todos los vehículos de competición que participaron en rallies, homologados entre el **1 de enero de 1950 y el 31 de diciembre de 1982**, incluidos los homologados en los **Grupos 1, 2, 3, 4 y 5** en la citada época. También se admitirán los fabricados posteriormente, siempre que conserven las mismas características y especificaciones, tanto mecánicas como de carrocería, que los homologados anteriormente.

Las preparaciones admitidas son las estipuladas en la Ficha de Homologación FIA (en caso de existir), las permitidas en su época o según la reglamentación vigente en los Grupos 1, 2, 3, 4 o 5.

Todos los vehículos deberán disponer de un **Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico** emitido por una A.S.N. (Autoridad Deportiva Nacional) o por la F.I.A. La RFEDA tiene elaborada una lista de vehículos a los cuales se haya emitido el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico por parte de cualquier A.S.N. y los que no se encuentren en ella no podrán formalizar la inscripción en ninguna prueba.

1.1.2.- El Comité Organizador se reserva el derecho de estudiar -y admitir- cada solicitud de inscripción de un vehículo determinado, sobre las bases indicadas a continuación:

- Tendrán preferencia de inscripción los vehículos preparados sobre los de serie.
- Los más antiguos sobre los más modernos.
- Y los que tengan palmarés histórico sobre los que no lo tengan.

1.1.3.- El vehículo debe estar matriculado y asegurado de acuerdo a la normativa vigente según las disposiciones del Estado y de las Autonomías competentes.

1.1.4.- Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.

1.2 MEDIDAS DE SEGURIDAD

1.2.1.- Los vehículos deberán estar equipados con un **extintor de al menos 2 Kg**, sólidamente anclado dentro del habitáculo.

1.2.2.- Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960, **recomendándose la instalación de arneses.**

1.2.3.- Un **cortacorriente** de seguridad deberá estar instalado opcionalmente dentro o fuera del habitáculo.

1.2.4.- Se recomienda la instalación de arco de seguridad, reposacabezas y cinturones de arnés.

1.2.5 Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc).

1.3 NEUMÁTICOS.

1.3.1.- Los neumáticos deberán ser homologados para su uso por carretera (E o DOT).

1.4 INSTRUMENTACIÓN.

1.4.1.- Será admitido cualquier sistema de medición, tanto de distancia como de tiempo interconectado o no con el vehículo. El número máximo de aparatos de medición interconectados con el vehículo se limita a uno (1).



Art. 2 ITINERARIO - RUTOMETRO

2.1 ITINERARIO – TRAMO CALIBRACIÓN

2.1.1.- La longitud de los tramos cronometrados de regularidad es exacta, con precisión a la decena de metros y medida circulando por el carril derecho de la carretera, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal circulando con carretera abierta.

2.1.2.- No se publicará los puntos exactos en los que se situarán los controles intermedios de los tramos de regularidad, y la media impuesta en los tramos no se hará pública hasta el momento de la salida de la prueba.

2.1.3.- Los participantes dispondrán de un **Tramo de Calibración de 8,00 km.** que estará situado en la **TF-28**, entre El Tablero y Las Caletillas, entre los puntos Kilométricos **5 y 13**, en ambos sentidos.

2.2 TRAMOS CRONOMETRADOS.

2.2.1.- **Medidas de Seguridad:** En los tramos cronometrados es obligatorio el uso de casco con homologación FIA o Europea vigente, para piloto y copiloto.

2.2.1.- **Medias en tramo cronometrado:** Las velocidades medias a aplicar serán entre **55 y 80 km/h.** (para la media baja -8%) dependiendo del trazado de cada prueba especial. Las medias para cada tramo serán fijadas de modo que sean realizables por los participantes, y se establecerá una más alta y otra más baja en función de la climatología reinante en el momento de celebrarse la prueba, que serán un 5% más baja que las establecidas para seco. Será el Director de Carrera quien determine la utilizable en cada caso, antes del momento de la salida el primer participante en cada tramo.

2.2.2.- Se establecerán TRES medias para cada tramo, una más **alta**, una **intermedia (-4%)** en función de las medidas de seguridad del vehículo y a criterio del Organizador y otra más **baja (-8%)**, en función de la cilindrada y año de fabricación.

2.2.3.- Los participantes en media alta saldrán priemros, seguidos de los de media intermedia, y a continuación los de media baja, limitándose la media baja para vehículos fabricados con anterioridad al 31-12-1965 o de cilindrada hasta 1.300cc.

2.2.4.- La Comisión de la FIASCTF o de la FCA conjuntamente con el Director de Carrera podrán autorizar la participación, en cualquier media, a un determinado vehículo a criterio de la Comisión.

2.3 REINCORPORACIÓN DE UN VEHÍCULO A LA CARRERA.

2.3.1. General. Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba al comienzo de una sección.

2.3.2. Penalizaciones: Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones. La penalización por cada prueba especial no completada será de **120 puntos** por control, incluidos los C.H., esta penalización se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.

2.3.3. Reparaciones: El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse deberá ser reparado en la zona de asistencia. En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la prueba para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo.

El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

2.3.4. Orden de salida y clasificación:

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado. El intervalo entre ambos vehículos –último clasificado y primer reincorporado- quedará a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta las diferencias de prestaciones entre los vehículos para establecerlo. Los vehículos que se reincorporan, no figuran en la Clasificación Final de Rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado”.

2.4 PENALIZACIONES

2.4.1.-	Por cada minuto de adelanto en un Control Horario	60 puntos
2.4.2.-	Por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 450 puntos que supondrá la exclusión del participante)	30 puntos
2.4.3.-	Por cada décima de segundo de adelanto o retraso en cada control de Regularidad	0,1 punto
2.4.4.-	Por cada control no realizado (En caso de Reenganche se aplica esta penalización y se elimina al final de la clasificación general)	120 puntos
2.4.5.-	El adelanto en cualquier punto de cronometraje superior al Diez por ciento (10%) del tiempo ideal, implicará -en la primera ocasión- 100 puntos de penalización, y en la segunda, la exclusión de la prueba.	100 puntos (Exclusión)
2.4.6.-	Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la exclusión automática del participante, así como cualquier parada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 10 minutos. En estos casos el participante deberá entregar el carnet de ruta.	Exclusión
2.4.7.-	Se aplicará una penalización por la ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.	90 puntos
2.4.8.-	La mera presencia o existencia en el vehículo de instrumentos prohibidos o que no cumplan con el presente artículo conllevará las siguientes penalizaciones: - 1ª infracción, 1.000 puntos. - 2ª infracción, Exclusión.	

Art. 3 CLASIFICACIONES

3.1 CLASIFICACION

3.1.1.- El orden de clasificación se realizará en función de la suma de puntos, más las penalizaciones, y de menos a más, declarándose ganador de la prueba el que menos puntos haya acumulado.

3.2 EMPATE EN UN RALLYE

En caso de empate entre dos o más vehículos, será proclamado vencedor de la prueba, el participante que haya obtenido un menor número de puntos en los tramos cronometrados, y de persistir el empate, el que haya tenido mayor cantidad de mejores clasificaciones en los tramos cronometrados.

Art. 4 RECONOCIMIENTOS

Será de aplicación lo establecido en el Reglamento Particular Estándar del Campeonato Europeo de Rallyes para vehículos Históricos de la FIA, así como los siguientes puntos del presente artículo.

4.1. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

- 1.- Vehículos de estricta serie.
- 2.- El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.
- 3.- Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de Competición, los M+S y los de clavos.
- 4.- En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas Establecidas por las Autoridades correspondientes, **quedando totalmente prohibido pasar reconocer con el vehículo participante.**

4.2. Control y sanciones

1.- Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.



Los oficiales nombrados, específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa, deberán realizar una reunión previa a la prueba para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.

2.- Las infracciones a las normas de Tráfico, detectadas por la policía o por el GPS, en caso de usarse, serán penalizadas por el Colegio de Comisarios Deportivos, mediante la aplicación de penalizaciones en tiempo y pudiendo llegar hasta la exclusión en caso de infracción muy grave.

3.- El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. Es este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al Concurante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

Disposiciones Complementarias

Es obligatorio acudir tanto piloto como copiloto al Breafing general según está establecido en el Programa Horario, a continuación para los participantes de Regularidad Sport, se darán a conocer las medias a aplicar en los diferentes Tramos Cronometrados.

- Viernes 28-10-2011 20:10 h. Pódium de salida