

1.-PISTAS:

Fabricadas en Plástico de la marca NINCO acondicionadas especialmente con Harinas de Cereales y otros materiales naturales de dificultad. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo o material en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización.

2.-DESARROLLO DE LA CARRERA:

Carrera: El desarrollo de una Raid-resistencia consiste en recorrer durante un determinado número de minutos establecidos por la organización cada uno de los tramos de la sección de competición en la que se a inscrito el equipo a participar.

Tramos: Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos. Los tramos están agrupados de dos en dos (1-2, 3-4, etc...) estando ocupados simultáneamente por dos pilotos pertenecientes a equipos diferentes, que comparten el circuito y que aportan cada uno un copiloto.

Se producirán varios manchados de pista a lo largo del transcurso de la prueba, siendo especificados por la organización antes del comienzo de la misma.

Equipos: Estarán formados por un mínimo de 3 y un máximo de 4 miembros, siendo su ocupación en carrera de la siguiente manera. Un piloto, un comisario, un mecánico y un cuarto descansado si el equipo constase de 4 miembros. El piloto y el mecánico serán los únicos que puedan coger el coche para efectuar las reparaciones o mantenimientos que consideren oportunas. Este deberá ser cogido en el espacio delimitado en la pista como parada de boxes (PitLine) y las reparaciones se efectuarán en el lugar indicado por la organización para la realización de las mismas. En caso de que el vehículo no sea capaz de llegar a la línea de boxes por sí mismo, el encargado de cogerlo será el propio piloto y después de realizar la reparación será el encargado de devolverlo al mismo punto del tramo en que fue recogido. En las tareas de reparación del vehículo podrá participar indistintamente cualquier miembro del equipo exceptuando el que ejerce de comisario que nunca podrá abandonar su puesto durante el desarrollo de la etapa.

Al final de la carrera todos los miembros del equipo deberán haber pilotado el mismo número de tramos. En caso de no ser posible por no cuadrar los tramos con el número de miembros del equipo, no podrá haber nunca una diferencia mayor de un tramo pilotado entre dos miembros de un mismo equipo.

Antes del comienzo de la prueba la organización montará una pizarra con el fin de cada equipo apunte el nombre del piloto y del comisario que va ha disponer en cada etapa de la carrera. Todos los equipos deberán rellenar sus correspondientes casillas con dos o más tramos de antelación al que se disponen a correr.

Inscripciones: La organización de la Raid-resistencia establecerá un periodo para la preinscripción de los equipos con un numero limitado de plazas. La organización también aceptará inscripciones “in-situ” en caso de quedar plazas vacantes. Una pre-inscripción deberá ser confirmada por el equipo participante mediante el correspondiente ingreso en una cuenta bancaria (notificada por la organización al abrir el periodo oficial de pre-inscripciones), o realizándola en el propio club una semana antes del desarrollo de la misma.

Carnet de Piloto: Será obligatorio llevarlo en lugar visible, frontalmente durante toda la sección de competición en la que participa.

Dorsales: El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo.

Clasificación final: El ganador será el equipo cuyo coche recorra mayor distancia, contando la suma del número de vueltas de la totalidad de las secciones disputadas. Asimismo en la última sección se sumarán el número de tramos de pista recorridos por el coche

tras su último paso por meta.

Empates: En caso de empate al final de la prueba, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el primer tramo. En caso de nuevo empate, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el siguiente tramo. Y así sucesivamente.

Sorteo de motores y carriles: 15 minutos antes de la apertura del parque cerrado se procederá al sorteo de motores. Habrá un tiempo máximo de 15 minutos para montarlos y entregar el coche en parque cerrado. Los números de los motores irán asignados a un numero de carril, que será en el que habrá que empezar la prueba.

3.-COMISARIOS:

La función de los comisarios–ayudantes de pista será la de poner los coches en el carril, si éstos se salen, durante todos los tramos. Cada piloto deberá aportar su propio ayudante de pista y **1 sólo** como máximo. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente, o el equipo al que pertenezca el comisario será penalizado con **-10 “comas”** por tramo de pista adelantada. El comisario deberá situarse en el lugar que le marque la organización.

4.-MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) únicamente durante el transcurso de la etapa, nunca en los tiempos de cambio de pista, ya sea para ponerlo a punto o repararlo en caso de accidente. La carrocería es el único elemento del coche que no podrá ser sustituido en ninguno de los casos, debiendo ser reparada en caso de rotura. El incumplimiento de esta norma será sancionado con la exclusión del equipo. Se permitirá el cambio del chasis. Este deberá ser entregado a la organización en el momento de entregar el coche para la verificación. Deberá estar totalmente desmontado incluida la guía basculante. Para proceder a su cambio habrá que cambiar todas las piezas que van montadas en el coche con el que se estaba corriendo, (ruedas, motor, ejes, guía basculante etc...).

5.- VERIFICACIONES:

Se realizaran dos verificaciones técnicas principales. Una a la entrega del coche en parque cerrado, debiendo ser entregado abierto por el director de equipo y estando presente durante la verificación del mismo, y la segunda al finalizar la prueba. Así mismo se podrán realizar verificaciones aleatorias durante el transcurso de la prueba, si la organización lo considera oportuno.

6.- RECLAMACIONES: Si por cualquier razón un equipo inscrito desea formalizar una reclamación a la organización por la verificación de algún coche participante ésta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el director del equipo y acompañada de un depósito de 30 € durante los 30 minutos posteriores al final de la competición. En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

Penalizaciones administrativas:**Exclusión:**

- Conducta no cívica o antideportiva.
- Modificación de las condiciones de las pistas.
- Actitud antideportiva o falta de competitividad en la disputa conjunta de un tramo.

Penalizaciones temporales:

- Falta de comisario en su puesto en el momento de dar la salida: -10 vueltas por minuto .
- Manipulación del coche fuera del lugar destinado para ello: -20 vueltas y volver a pasar la verificación en tiempo de carrera.
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente: 10 “comas” por pista.
- No apuntar en la pizarra piloto o comisario según lo establecido en el presente reglamento: -20 vueltas por cada etapa en que se produzca.
- La diferencia de tramos pilotados entre dos pilotos del mismo equipo es mayor de 1 al final de la prueba: -50 vueltas.

Penalizaciones técnicas:**Exclusión:**

- Mando no reglamentario.
- Uso de imanes suplementarios o aditivos.
- Carrocería o cristales no reglamentarios.
- Modificaciones no permitidas.
- Ejes o guía no correctos.
- Incumplimiento de las medidas de la carrocería.
- Chasis deformado.
- Neumáticos no correctos.
- Mecánica a la vista o falta de habitáculo.
- Uso de elementos prohibidos.

Penalizaciones temporales:

- Piloto y/o copiloto no reglamentarios: -50 vueltas.
- Número de dorsales o placas no reglamentarias: -5 vueltas
- Falta de plástico porta luces: -20 vueltas de no ser reparado antes de 3 vueltas desde su pérdida.
- Ruedas no tocan o giran libremente: -5 vueltas por etapa.
- Llantas cubiertas parcialmente: -20 vueltas y obligación de cambiarlo inmediatamente.
- Falta de ópticas o pilotos: -20 vueltas de no ser reparado antes de 3 vueltas desde su pérdida.

6.-VOLTAJE:

- Se competirá a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación DS.P2/12 individuales por tramo y ajustables por el mismo piloto en el rango de valores siguiente:5,7,10,12,14,15,16,17,18,19,20 y 22 voltios.

7.- DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición.
- 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.
- 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.