

CLUB DEPORTIVO MÉDULA SPORT

VIII SUBIDA DE LA PIZARRA

20 de julio de 2024

REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA

FACYL
FEDERACIÓN DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEÓN



HORARIOS DE LA PRUEBA:

FECHA	HORA	ACTO	LUGAR
20/06/2024	09:00 H	Apertura de Inscripciones	CLUB DEPORTIVO MÉDULA SPORT
15/07/2024	20:00 H	Cierre de Inscripciones	
17/07/2024	9:00 H	Publicación Lista de Inscritos	www.medulasport.com
20/07/2024	11:00 – 13:00 H	Verificaciones Administrativas y Técnicas	LA BAÑA PLAZA
20/07/2024	13:30 H	Publicación Vehículos Autorizados a tomar la salida	Tabón Oficial
20/07 /2024	15:00 H	Cierre de Carretera y accesos	
	15:40 H	Presentación Pilotos Parque	VII SUBIDA DE LA PIZARRA LA BAÑA
	15: 45 H	Briefing	
	16:00 H	INICIO CARRERA Warm-up	
	CONTINUACIÓN	Subida Entrenamientos	
	" "	1ª Subida Oficial	
	" "	2ª Subida Oficial	
	CONTINUACIÓN	Entrada de coches al parque cerrado	Parque cerrado PUENTE CICUNVALACIÓN
	CONTINUACIÓN	Entrega de Trofeos	

El Club Deportivo MÉDULA SPORT, organiza el día 20 de JULIO de 2024, la prueba automovilística de carácter regional denominada: VIII SUBIDA DE LA PIZARRA

Artículo 1. Organización de la prueba:

VIII SUBIDA DE LA PIZARRA

El presente reglamento Particular, junto con el permiso de Organización, póliza del seguro de responsabilidad civil y plan de seguridad adjuntos, han sido aprobados, visados y expedidos, por la Federación de Castilla y León de Automovilismo, con

**Nº visado Federación de Automovilismo de Castilla y León
P 32/2024**



Fecha de Aprobación el 19 de junio de 2024

Comité Organizador:

El comité organizador está formado por:

Presidente: D. Conrado Fernández González

Vocales: D. Marcos Díez Bodelón

D. Samuel Voces García

Club Deportivo MÉDULA SPORT

Cuadro de Oficiales:

Se publicará mediante anexo

Secretaría de la Prueba:

Estará ubicada en la sede de esta Escudería:

CLUB DEPORTIVO MÉDULA SPORT

Avda. de la Martina, 57
24403 PONFERRADA
LEON

Página Web: www.medulasport.com

Teléfono: 648778278

e-mail medula2017@gmail.com



Artículo 2. Aspirantes

Tendrán la condición de aspirantes a estos campeonatos, en cada caso, aquellos a los que se refiere el Art. 2 de las Prescripciones Comunes de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, con licencia en la modalidad P o PR o equivalente.

Artículo 3. Vehículos admitidos

3.1 Podrán participar en las pruebas puntuables los siguientes vehículos:

VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE MONTAÑA 2023	
GRUPO	ABREVIATURA
WORLD RALLYE CAR	WRC
R5 FIA	R5
R5 RFEdA	R5
R4 FIA	R4
R4 RFEdA	R4
R3 - R3T FIA	R3 - R3T
R3D FIA	R3D
R2 – R2T FIA	R2 – R2T
R1 FIA	R1
R-GT FIA	R-GT
GT RFEdA	GTR
GT2 FIA	GT2 FIA
GT3 FIA	GT3 FIA
GT4	GT4
DTM	DTM
SUPER 2000 1.6t	RRC
SUPER 2000 2.0 Atm.	S2000
SUPER 1600	S1600
KIT CAR 1.6	KC 1.6
KIT CAR 2.0	KC 2.0
N+ RFEdA	N+
NACIONAL 5	N5
NACIONAL 4	N4
NACIONAL 3	N3
NACIONAL 2 RFEdA	N2
NACIONAL 1 RFEdA	N1
N – R/N	N – R/N
A – R/A	A – R/A
XP	XP
CLASICOS	H
RALLY 5	RALLY 5
RALLY 4	RALLY 4
RALLY 3	RALLY 3
RALLY 2	RALLY 2
RALLY 1	RALLY1
SCC	SCC
A-2	A2
FORMULA	F
CM	CM
CN	CN
C3	C3
KART CROSS	KARTCROSS
FORMULAS TT	F TT

A los vehículos con turbo, se les aplicará la normativa del Campeonato de España, empleando por tanto para obtener su cilindrada, el coeficiente multiplicador de 1.7 en el caso de motores

de gasolina y 1.5 en el caso de vehículos diésel.

Todos los vehículos equipados con motores turboalimentados ya sean Grupo A, N ó R deberán contar con una brida fijada a la carcasa del compresor a través de la que debe pasar todo el aire necesario para la alimentación del motor. El diámetro máximo interior de dicha brida para los Grupos A/RA será de 35 mm., y para Grupo N/RN de 33 mm., manteniéndose sobre una longitud de 3 mm, mínimo.

Sólo los vehículos turboalimentados del grupo N podrán ir también sin brida, siempre que se mantenga la carcasa original del turbo. En ningún caso podrán montar una brida distinta a la de 33 mm. También se contempla la admisión de vehículos N Plus con brida de 36 m.m. Serán reconocidos bajo la denominación de Grupo R todos los vehículos que hayan perdido su homologación.

Grupo R:

Los vehículos denominados Grupo R deberán cumplir las siguientes normas:

1. Vehículos procedentes de los extintos grupos 1, 2, 3 y 4: Lo especificado en el Anexo J del C.D.I. año 1981, en los artículos 251, 252, y 254 al 267.

Lo especificado en el art. 253 excepto apartados:

- C) en su totalidad.
- E) Grupos 1 y 3 igual que 2 y 4.
- M) eliminar vidrio tipo 10/20

2. Vehículos procedentes de Grupo N, A y B (homologados hasta el año 1993) Lo especificado en el Anexo J del C.D.I., año 1983, en los artículos 251, 252, 254, 255 y 256. Lo especificado en el art. 253 excepto apartados:

- 6) en su totalidad.

3. Vehículos procedentes de Grupo N y A (homologados después del año 1993) Lo especificado en el Anexo J del C.D.I., año 1999, en los artículos 251, 252, 253, 254 y 255.

Con independencia de lo estipulado en los mencionados artículos, la Federación de Automovilismo de Castilla y León establece que aquellos vehículos pertenecientes al grupo R con motores turbo alimentados deberán estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor a través de la que debe pasar todo el aire necesario para la alimentación del motor. En los vehículos del grupo RN y RA con turbo, la brida debe ser idéntica a la del grupo del que proceden (N-33mm. y A-34mm.).

Grupo A-2: Serán admitidos los vehículos procedentes de Campeonato de España de turismos y vehículos procedentes de copas monomarca de circuitos, rallyes y montaña, de acuerdo con su ficha de homologación de origen y conservando las características técnicas de la copa de procedencia.

Grupo XP: este grupo lo formaran vehículos no acordes a la ficha de homologación o sin ella, procedentes o no de circuitos. Todo ello sin penalizar las normas de seguridad de grupo A. Los vehículos de dos ruedas motrices equipados con turbo deberán llevar una brida de 34 mm; los vehículos 4x4 equipados con turbo deberán llevar una brida de 34 mm.

Grupo SCC: Vehículos turismos equipados con motor de motocicleta hasta 1.200 c.c. situado en posición delantera, central o trasera.

Todos aquellos vehículos que aspiren a participar en la categoría de Clásicos y/o a puntuar para el Trofeo de Clásicos de la FACyL, deberán disponer del correspondiente Historic Technical Passport (HTP) expedido por la FIA, o del Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) expedido por la RFEdA o, en su caso, deberán disponer de la aprobación expresa y por escrito por parte del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEdA. Los interesados también podrán solicitar un pasaporte equivalente expedido por la FACyL a través de los cauces de comunicación habituales y aportando la documentación que el organismo correspondiente de la FACyL les solicite.

De no disponer de ninguno de estos documentos el vehículo será considerado Grupo R, o el que corresponda de conservar su homologación, independientemente de su antigüedad. De no haber contado en ningún momento con ficha de homologación o si presentara modificaciones sustanciales respecto a esta, serán considerados Grupo XP.

Los Vehículos **Youngtimer** (antiguos Legend) homologados con posterioridad al 1 de Enero de 1995 NO serán considerados Clásicos a efectos de ninguna clasificación.



Si algún vehículo no cumple con la reglamentación de ningún grupo de este campeonato, podrá ser inscrito en el grupo: PT, este grupo no optará a la clasificación final de la prueba, ni bloqueará puntos.

El uso de neumáticos de serie se limita a los vehículos con cilindrada igual o menor a 1.600 c.c. El resto deberá montar neumáticos homologados para competición sobre asfalto.

No será obligatoria la válvula pop-off ni el catalizador de gases de escape.

En los vehículos de la categoría N5 se admitirán las manguetas K44001 y K44002.

Es obligatorio la instalación de la lámina anti desfragmentación sobre los cristales del vehículo, siendo estos transparentes en caso de los cristales delanteros. Dicha lámina no es obligatoria en los cristales de Policarbonato, siendo estos de un espesor mínimo de 3 mm.

Está prohibido instalar en el interior del vehículo cualquier tipo de bomba de dirección electrohidráulica, así como si la bomba/s de combustible/deposito nodriza va instalada en el interior, se deberá alojar según la norma. Los racores de tubería deberán ser acorde a la norma.

Todos los extintores deberán tener instalado de obligado cumplimiento el sistema anti torpedo, siendo estos acordes con la homologación FIA y estando en Fecha de validez o de revisión.

Si la batería se encuentra alojada en el interior del habitáculo, deberá estar conforme a la norma. En cualquier caso, los bornes deben estar protegidos de cualquier contacto o impacto.

Las canalizaciones de las tuberías bien sean de frenos, gasolina, extinción o cableado deben estar instalados con pasa muros de goma en los orificios de la carrocería con el fin de evitar cortes.

Es obligatoria la instalación de protectores homologados sobre el arco de seguridad según norma FIA 8857-2001 tipo A, según ilustración:



La utilización de las puertas de fibra solamente está autorizada si se presentan instalados paños anti intrusión debidamente conformes a la norma.

Está prohibido pasar entre el arco de seguridad y los portantes de la carrocería cualquier tipo de tuberías de freno, tubería de gasolina, tuberías de extinción, tiradores de extinción y cortacorrientes y cableado eléctrico. Todo ello debe ir por el interior del arco de seguridad.

Se prohíbe el uso de etanol, bioetanol y/o derivados como combustible.

Se establece la prohibición de participar con ruedas de tierra incluso a los vehículos de la caravana de seguridad o publicidad.

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

La cantidad de neumáticos a utilizar es libre.

El interior del neumático debe ser llenado solamente con aire.

Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos en todos los grupos admitidos.

Los monoplazas deberán de cumplir las siguientes características:

a) Chasis libre.

b) Motores libres

c) Medidas de Seguridad, Art. 277 del C.D.I.

d) El peso mínimo para los monoplazas será de 450 Kg., medidas estas con el vehículo en orden de marcha.

3.2 Los vehículos se agruparán en las siguientes Grupos:

GRUPO 1

Grupo N – R/N hasta 1.600 c.c.
Nacional 3 hasta 1.400 c.c.
Grupo A – R/A hasta 1.400 c.c.
R1 FIA

GRUPO 2

R1 FIA / Grupo N/RN 1.601-2.000 c.c.
Grupo A/RA 1.401 c.c.-1.600 c.c.
Nacional 3 1.401 c.c. en adelante
Grupo XP hasta 1.400 c.c.

GRUPO 3

R2 – R2T FIA
R3D FIA
Nacional 2 - menos de 2.000 c.c.
Grupo N – R/N – más de 2.000 c.c. 2RM
Grupo A – R/A 1.601 a 2.000 c.c.
Grupo XP desde 1.401 c.c. hasta 1.600 c.c.

GRUPO 4

R3 – R3T FIA
KIT CAR 1.6
SUPER 1.600
Nacional 2 a partir de 2.000 c.c.
Grupo A – R/A más de 2.000 c.c. 2RM
Grupo XP desde 1.601 c.c. hasta 2.000 c.c.
RALLY5

GRUPO 5

Grupo N – R/N más de 2.000 c.c. 4RM
Grupo XP de 2.001 c.c. o más hasta 2RM
RALLY4
NACIONAL 4

GRUPO 6

WRC
RRC
R5
R4 FIA
R4 RFEDA
SÚPER 2000
R-GT FIA
GT RALLYE RFEDA
MAXI KIT CAR 2.0
N+ RFEDA
N5
Nacional 1
Grupo A – R/A más de 2.000 c.c. 4RM
Grupo XP 4x4 cualquier cilindrada y provenientes de GT
RALLY 1
RALLY 2
RALLY

GRUPO 7

CLÁSICOS hasta 1.600 c.c. con pasaporte histórico FIA (HTP) y/o RFEdA (PTVC) o con aprobación GTH o certificado FACyL conforme a su ficha de homologación

GRUPO 8

CLÁSICOS de más de 1.600 c.c. con pasaporte histórico FIA (HTP) y/o RFEdA (PTVC) o con aprobación GTH o certificado FACyL conforme a su ficha de homologación

GRUPO 9

CM

Tipo CM

CN -C3

Formulas Kart Cross Formulas TT

GRUPO 10

Kart Cross.

Los Grupos no podrán agruparse entre sí, independientemente del número de vehículos participantes en cada uno de ellos. Los vehículos F, C3, CN, CM y de tipo CM constituirán una General aparte en la que optan a la scratch general creada para ellos (denominada como Scratch Monoplazas) en la que el organizador dictamine los premios o trofeos que desee dar a estos vehículos. Siendo estos inferiores al de la scratch de turismos. Llevando cada scratch una clasificación independiente.

Artículo 4. Derechos de inscripción y premios

- 4.1. Los derechos de inscripción y los premios se ajustarán a lo previsto en las Prescripciones Comunes en los artículos 10 y 18. Fijándose los derechos de inscripción para esta prueba en 135 euros turismos, y en 175 euros monoplazas ***aceptando la publicidad optativa de la prueba***. 270€. turismos y en 350 € monoplazas ***no aceptando la publicidad de la prueba***.
- 4.2. Denominaremos Publicidad Obligatoria aquella que va impresa en los números que se colocan en las puertas. **La publicidad Optativa se facilitará mediante un complemento de la organización.**
- 4.3. Se reserva el Derecho de Inscripción (según C.D.I.)
- 4.4. Se limita la inscripción a un máximo de 65 participantes.
- 4.5. Prioridades de Inscripción: En caso de superarse el número máximo de inscritos en cualquiera de las pruebas puntuables, se tendrá en cuenta el siguiente orden de prioridades para admitir la participación en dichas pruebas:
 - 1º Participantes de las Copa FACyL R.Tech 2021
 - 2º Seguimiento: Campeonato de Castilla y León de Montaña.
 - 3º Participantes en posesión de licencia de Castilla y León.
 - 4º Orden de llegada de la inscripción en forma y al corriente de pagos.

CLASIFICACIONES Y PREMIOS

GENERAL TURISMOS

1º TROFEO
2º TROFEO
3º TROFEO

GENERAL MONOPLAZAS

1º TROFEO
2º TROFEO
3º TROFEO

PREMIOS CLASES

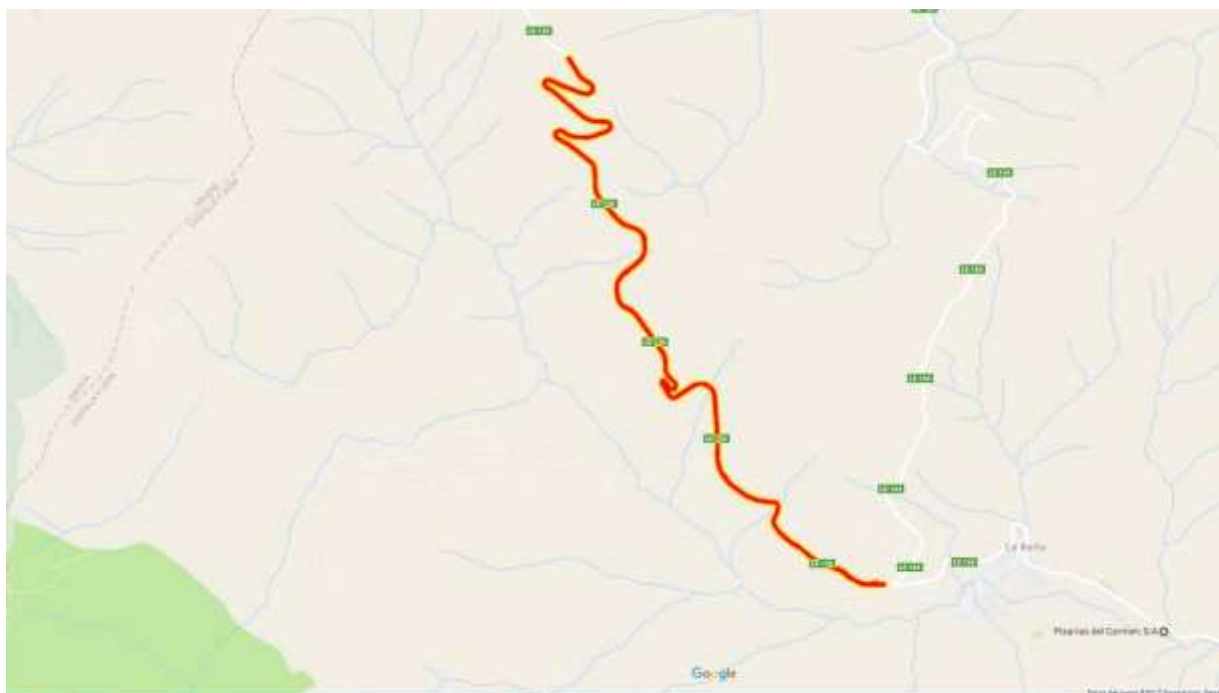
1º TROFEO

Todo piloto que no se presente en la entrega de premios no recibirá el mismo

Artículo 6. Recorrido y Desarrollo de la Prueba

La prueba se celebrará en la carretera LE-126 entre La Baña y Sobradelo de Valdeorras en el siguiente tramo:

Salida:	Km. 55,700
Llegada:	Km 64,500 de la LE-126
Longitud:	8.800 metros
Desnivel:	474 metros
Pendiente media:	5,386%



Existirá un recorrido adicional de 300 metros +/- de desaceleración hasta el alto de Fonte da Cova, donde los vehículos accederán a muy baja velocidad para colocarse en ese espacio habilitado para ellos.

La zona de asistencias estará ubicada en la circunvalación del pueblo de La Baña y la salida.

Está TERMINANTEMENTE PROHIBIDO colocar publicidad ajena a la oficial de la prueba en todo el recorrido y los recintos pertenecientes a la carrera (parque cerrado, salida, llegada, asistencias, etc.)

6.1 Briefing obligatorio

Tanto el Briefing convocado con anterioridad al comienzo de la primera manga del sábado, como los posibles Briefing convocados por el Director de Carrera si lo estima oportuno, tendrán carácter obligatorio para todos los pilotos. La no asistencia se sancionará con una penalización de 30 segundos en la clasificación final (a sumar al mejor tiempo obtenido en las dos mangas oficiales)

6.2 Entrenamiento y carrera

La prueba constará, de dos mangas de entrenamientos, dos warm-up y dos subidas oficiales, obligatorias todas ellas, menos el warm-up

La clasificación final se obtendrá por el mejor de los tiempos obtenidos en las dos subidas oficiales; siendo obligatorio para clasificar realizar entrenamientos y ambas subidas.

6.3 Salida

6.3.1 Todos los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en el parque pre-salida, al menos, 15 minutos antes de la hora señalada para tomar la salida, tanto en entrenamiento como en carrera.

6.3.2 Los mecánicos podrán permanecer en la salida hasta 1 minuto antes de que su piloto tome la salida, debiendo retirarse inmediatamente.

6.3.3 La salida será a vehículo parado y motor en marcha, estando prohibido empujar el vehículo.

6.3.4 El incumplimiento de cualquiera de los tres puntos anteriores acarreará la exclusión de carrera.

6.3.5 En la salida, el oficial designado deberá tener 3 carteles indicadores de 30", 20" y 10", semáforo digital o sistema de cronometraje regresivo.

6.3.6 Seguidamente se señalizará con semáforo rojo a los 5" y verde, salida.

6.3.7 los vehículos que, una vez dada la salida, no se pusieran en marcha en el plazo de 30 segundos serán retirados de la línea de salida, debiendo solicitar autorización al Director de Carrera para intentarlo nuevamente.

6.3.8 El intervalo de salida entre cada vehículo habrá de ser el mismo para todos y oscilará entre 30 segundos y un minuto, según criterio del Director de Carrera.

6.4 Interrupción de la prueba

6.4.1 Cualquier participante que encontrara ante sí a un coche R, ambulancia u otro vehículo de la organización con motivo de un accidente y debidamente señalizada su presencia en el recorrido, deberá continuar neutralizado detrás de él, llegando a detenerse si fuera necesario.

6.4.2 En este caso, los Comisarios Deportivos podrán autorizarle a tomar nuevamente la salida.

6.5 Cronometraje

6.5.1 La toma de tiempos se hará hasta la centésima de segundo mediante célula fotoeléctrica situada en las líneas de salida y llegada. Para ello, en la salida, los vehículos se colocarán de forma que su extremo delantero se encuentre a menos de 1 metro del haz de la célula.

6.5.2 Se expondrán las relaciones de tiempos de las mangas de la competición, una vez finalizada cada una de ellas.

6.6 Caravanas

6.6.1 Cuando sea necesario volver al punto de partida, una vez finalizada la manga, los vehículos (dado que parte de ellos pudieran no estar matriculados) en el caso de carretera abierta, serán agrupados en

una caravana, abierta y cerrada por miembros de la Guardia Civil de Tráfico.

6.6.2 De continuar cerrado al tráfico normal el recorrido, este cometido lo realizarán vehículos de la Organización, debidamente identificados.

6.6.3 Durante la caravana, les estará terminantemente prohibido a todos los vehículos participantes el adelantamiento o detención, así como la realización de maniobras o trompos que puedan poner en peligro la seguridad de otros participantes o del público asistente, bajo pena de no autorización a tomar la siguiente salida o exclusión de la prueba.

6.6.4 El conductor del coche 0 deberá estar en posesión de alguna licencia federativa en vigor.



SALIDA. Km. 55,700. LE-126 Frente a la última casa saliendo de La Baña



META. Km. 64,500. LE-126



Ponferrada, 17 de Junio de 2024

Club deportivo MÉDULA SPORT

DOCUMENTO
APROBADO
FACYL