



***Campeonato Rallyes Regularidad
Sport de les Illes Balears***



CAMPEONATO RALLYES REGULARIDAD SPORT DE LES ILLES BALEARS AÑO 2.013

ART. 1.0 CREACION DEL CAMPEONATO

1.0.1 La Federació d'Automobilisme de les Illes Balears (en adelante F.A.I.B.), establece para el año 2.012 el Campeonato de les Illes Balears de Pilotos y Copilotos de Regularidad Sport. La normativa que será de aplicación por orden de prelación será la siguiente:

- 1) El Reglamento del Campeonato de les Illes Balears de Regularidad Sport para el año 2.013.
- 2) Las prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de la F.A.I.B para el año 2.013
- 3) Las prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la R.F.E.D.A. para el año 2.013.
- 4) Los Reglamento y anexos del Campeonato de España para el año 2.013
- 5) El reglamento tipo.
- 6) El Reglamento particular de la prueba.
- 7) El C. D. I. y sus anexos.

Toda contradicción de uno de estos documentos con alguno que le anteceda hará prevalecer el de más alto rango.

ART. 2.0 RECORRIDO Y DESARROLLO DE LA PRUEBA

Las pruebas del Campeonato de Rallyes de les Illes Balears de Regularidad Sport del 2013 se realizará siempre en la modalidad de Rally o Rallysprint pudiendo ser compaginado con el recorrido correspondiente a una prueba de velocidad de Rallyes.

La prueba

- 1) Constará de las mangas de Carrera que tenga el recorrido del rallye para los vehículos de velocidad.
- 2) El recorrido será libre, atendiendo a las limitaciones expuestas en este reglamento.
- 3) El kilometraje mínimo será de 4 Km.

2.0.3. La Comisión de la Junta Directiva de la F.A.I.B. podrá autorizar un kilometraje inferior a los 4 Km. especialmente cuando el trazado total de la carretera no llegue al kilometraje,

ART. 3.0 ASPIRANTES AL CAMPEONATO DE LES ILLES BALEARS DE PILOTOS Y COPILOTOS DE REGULARIDAD

3.0.1. Aspirantes al Campeonato de les Illes Balears de Pilotos y copilotos de regularidad:

Conductores y copilotos que estén en posesión, al menos, de la Licencia restringida expedida por la F.A.I.B. En el caso de los participantes extranjeros deberán poseer una licencia equivalente expedida por su ADN.

3.0.2. Los Pilotos con licencia expedida por la RFEDA, por otras federaciones Autonomicas o de otro país de la U.E., caso de haber sido autorizados a competir en Baleares por la Comisión de la Junta Directiva de la F.A.I.B., no puntuarán ni bloquearán la puntuación.

3.0.3. Todo equipo estará compuesto por un piloto y un copiloto. El piloto estará en posesión de carnet de conducir en vigor. El copiloto, solo en caso de conducir también el vehículo deberá estar en posesión de carne de conducir. No se permite participar a menores de 16 años de edad.

3.0.4. Cuando el concursante sea una entidad jurídica y no forme parte del equipo, el primer conductor nombrado en la inscripción será el responsable de cumplir con las obligaciones del concursante durante toda la competición.

3.0.5. Toda maniobra incorrecta o fraudulenta realizada por los miembros del equipo serán juzgadas por los C. Deportivos. La penalización por incumplimiento de lo establecido en este apartado puede llegar a la exclusión.



ART. 4.0 VEHICULOS ADMITIDOS GRUPO Y CLASE

4.0.1 Todo vehículo cuya fabricación sea anterior a 31/12/1980. La fecha de fabricación deberá ser demostrada por el participante si lo solicita el Comité Organizador.

4.0.2 Aquellos vehículos cuya fabricación este comprendida entre el 01/01/1981 y la fecha que derive de restar 25 años a la fecha de la prueba, previa autorización expresa de la Comisión de Clásicos nombrada por la FAIB para poder participar en cualquier prueba del campeonato.

Serán los equipos los que al inicio del campeonato o con anterioridad a la inscripción a la prueba que deseen disputar deberán presentar ante la FAIB la solicitud de participación con un vehículo de las condiciones que se describen en este apartado. La Comisión de Clásicos decidirá a su estricto criterio los motivos por los cuales podrá o no tomar parte en la prueba.

Algunos de los criterios a valorar pueden ser: Estado del vehículo, interés histórico, palmarés, historia del modelo.

4.1. Todo vehículo participante deberá estar conforme a lo que sigue:

4.1.1 El vehículo deberá, como mínimo, disponer de la documentación pertinente ordinaria como ITV, seguro, y permiso de circulación.

4.1.2 Así mismo, los vehículos deberán mantener un aspecto tanto estético como mecánico acordes al año de fabricación, bien sea de serie o con preparación pero siempre correspondientes a la época permitiéndose sólo aquellas mejoras que sin ser la época supongan un incremento de la seguridad o un replacen una pieza de imposible reproducción o localización en el mercado siempre y cuando no afecten a la estética original del coche.

4.1.3 En la verificación, el vehículo deberá ser presentado en perfecto estado de marcha, en apartados mecánicos y de carrocería.

ART 5.0 EQUIPAMIENTO DE LOS EQUIPOS:

5.1 ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

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

5.1.3. Se recomienda la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.

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

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

5.1.6. Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos cuters en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados.

5.1.7. Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, este debe estar equipado del tal forma que los reflujos de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

5.1.8 Es obligatorio el uso de casco con al menos homologación europea para piloto y copiloto en los tramos.



5.2.- NEUMATICOS

No existen restricciones en cuanto al tipo de neumático a utilizar siempre que estén homologados para circular por las vías públicas según el código de circulación vigente (E o DOT).

5.3.- INSTRUMENTACION

Queda admitido cualquier sistema de medición de tiempo y distancia ya sea mecánico, electro-mecánico o digital.

Queda prohibido el uso de GPS o instrumento de similar funcionalidad.

6. - INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

6.1. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. (Código Deportivo Internacional) y sus anexos, así como a las disposiciones del presente reglamento.

6.2. Derechos de inscripción:

Los derechos de inscripción se fijan para todas las pruebas del Campeonato en:

6.2.1. Con la publicidad facultativa propuesta por los Organizadores: **150,00 €**

6.2.2. Sin la publicidad facultativa propuesta por los Organizadores: **Los derechos indicados en el apartado 6.2.1, serán dobles.**

6.2.3 La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total los derechos de inscripción.

Los derechos de inscripción serán reembolsados sólo en caso de:

- A- la inscripción no sea aceptada
- B- en el caso de que el Rally no se celebrara

6.2.4 Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del comienzo de las verificaciones administrativas.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

La Federación, mediante su representante en la prueba, puede autorizar el cambio de uno de los dos miembros del equipo durante la prueba. Aplicándose a dicho equipo una penalización de 5 minutos o bien si se considera oportuno excluyéndolos en la conclusión de la prueba.

6.2.5. El límite de inscritos lo fijará cada organizador.

ART. 7.0. PUNTUACIONES CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

La F. A. I. B. establece los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos:

- Campeonato absoluto para Pilotos y Copilotos
- Campeonato de grupo y clase Pilotos y Copilotos



7.0.1 Clasificación General Se asignarán los siguientes puntos derivados de la clasificación, de todos los vehículos independientemente de su Grupo y de su Clase.

Rallyes:

POSIC.	PUNTOS		POSIC.	PUNTOS	
1º	25		9º	9	
2º	23		10º	7	
3º	21		11º	5	
4º	19		12º	4	
5º	17		13º	3	
6º	15		14º	2	
7º	13		15º	1	
8º	11				

Rallysprint:

POSIC.	PUNTOS		POSIC.	PUNTOS	
1º	12		9º	2	
2º	10		10º	1	
3º	9				
4º	7				
5º	6				
6º	5				
7º	4				
8º	3				

7.0.2 Clasificaciones de Grupos

Se asignarán los siguientes puntos de la clasificación dentro del mismo Grupo y Clase constituida. Los puntos se obtendrán de la siguiente manera GR+CL = puntos Campeonato

POSICION	PUNTOS GR	PUNTOS CL.	POSICION	PUNTOS GR .	PUNTOS CL.
1º	25	25	9º	9	9
2º	23	23	10º	7	7
3º	21	21	11º	5	5
4º	19	19	12º	4	4
5º	17	17	13º	3	3
6º	15	15	14º	2	2
7º	13	13	15º	1	1
8º	11	11			

7.0.3 Para poder constituir una clase, deberán haber tomado la salida un mínimo de 3 vehículos; Caso de no alcanzarse este número mínimo, todos los vehículos de la Clase no constituida solo puntuarán la mitad de los puntos en la clase.

ART. 8.0 RESULTADOS A RETENER

8.0.1 Para la puntuación del campeonato se retendrán todos los resultados de cada participante. En caso de empate se resolverá a favor del que haya ganado más pruebas, en caso de prevalecer se tendrá en cuenta quien haya conseguido más segundos puestos y así sucesivamente hasta resolver el empate. En caso de prevalecer se resolverá a favor del coche más antiguo.

8.0.2 La solicitud de devolución del importe del seguro R. C. implicará que la prueba a la que se refiere no se haya disputado, y en el caso de realizarse y que pueda justificar los motivos por no haber tomado la salida, y se le podrá devolver la mitad del importe de dicho seguro.



ART. 9 - LIBRO DE RUTA Y RECORRIDO

9.1. ITINERARIO Y MEDICIÓN:

9.1.1. La medición de los tramos de regularidad, deberá realizarse con suma pulcritud, ser ajustada como mínimo a la decena de metro y medida siguiendo el trazado del carril derecho, más próximo al arcén. Siempre indicando donde lleva la sonda el coche de la medición, debiendo publicar antes de la salida de la prueba la distancia exacta de cada tramo.

9.1.2. Los tramos de regularidad deberán ser de igual distancia, a los tramos de velocidad. En excepciones por causas de fuerza mayor o siendo recomendable para el solapamiento de ambas pruebas, la distancia del recorrido podrá ser acortada, pero nunca prolongada.

9.2. - CARNET DE CONTROL

9.2.1. Con la documentación entregada en las verificaciones administrativas, se entregara un carnet de ruta. En él figurarán las casillas tipo de controles horarios y casillas correspondientes a posibles controles de paso, que la organización tenga a bien instalar sin previo aviso.

9.2.2. Este carnet de ruta es de entera responsabilidad del equipo participante. Un equipo podrá ser sancionado con la penalización de exclusión en caso de que:

1. Apareciese una rectificación o modificación no autorizada por comisario.
2. Apareciese una inscripción no exacta o ininteligible, no confirmada por comisario.
3. Faltase un visado de control.

9.2.3 Únicamente un comisario está autorizado a inscribir la hora en este carnet de ruta y de forma manual, salvo en las casillas tipificadas para el participante.

9.3. - TRAMO DE CALIBRACIÓN

9.3.1 Se publicará un tramo de calibración por prueba, no inferior a 2 Km. ni superior a 10 Km. Con una medición exacta ajustada como mínimo a la decena de metros y realizada tal medición con el mismo coche que haya medido los tramos, o que al menos dicho coche lleve la calibración exacta de dicho tramo.

9.3.2 Este tramo será medido, siguiendo el carril derecho o la zona de la derecha más próxima al arcén.

9.3.3 El organizador se compromete a facilitar dicho tramo al menos con una semana de antelación a la prueba.

9.4. – VERIFICACIONES

9.4.1 Según programa horario.

9.4.2 Las verificaciones técnicas se realizarán siguiendo lo relativo al artículo 2 del presente reglamento.

9.4.3 Los Comisarios Técnicos y Deportivos, tendrán la potestad de realizar una verificación en cualquier momento del desarrollo de la prueba.

9.4.4 Una vez finalizada la prueba, los vehículos quedarán en situación de Parque Cerrado.

ART.10 - TRAMOS CRONOMETRADOS

10.1 Controles



10.1.1 La salida a tramo regulado se realizará a la altura de pancarta homologada.

10.1.2 La salida se realizará con intervención de comisario-cronometrador, con cuenta atrás con reloj. Su hora deberá haber sido anotada con antelación y perfectamente sincronizada con los controles intermedios y final. En caso de remota contradicción valdrá siempre la hora rallye dada en las verificaciones y que estará a disposición de los participantes en los parques cerrados.

10.1.3 La meta será indicada por pancarta homologada, siendo esta lanzada y válida para cronometraje. Queda prohibido el frenar o reducir anormalmente la velocidad en los últimos 50 metros antes del control final bajo pena de penalización de 300 puntos. El vehículo no podrá parar antes del CONTROL STOP, debidamente indicado con la pancarta homologada.

10.2 Medias de velocidad.

10.2.1 Se impondrán una media no superiores a 80 km./h y no inferiores a 30 km./h. Estos límites podrán variar si el organizador en base a características de la prueba lo considera oportuno.

Se establecerán dos medias, una alta y una baja. Para poder elegir y competir en la media baja, el vehículo inscrito deberá:

Estar fabricado anteriormente al 31/12/1965 o tener una cilindrada inferior a 1300 cc.

Previa solicitud expresa al Director de la Prueba o al Encargado de Regularidad se podrá autorizar la participación, en media baja, de un determinado vehículo que no cumpla con las anteriores especificaciones.

La máxima diferencia de la media baja con respecto a la media alta no deberá ser superior a un 5% (sobre el valor real de la media alta).

10.2.2 Serán fijadas dos medias a emplear, normal y especial. Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la Comisión de Clásicos de la Federación. Deberá establecerse una segunda media "especial", inferior en un 5% o más a la "normal", para condiciones climatológicas muy adversas.

El cálculo del horario general de desarrollo de la prueba, se realizará en base a la media más baja teniendo en cuenta que los vehículos participantes puedan desarrollar los enlaces sin tener que incumplir el Código de Circulación y la Normativa Vial correspondiente.

10.2.4 En los tramos cronometrados podrán ser realizados cambios de media atendiendo a temas de seguridad y/o orografía del tramo.

10.3 Cronometraje

10.3.1 Se instalarán un mínimo de 2 controles secretos, y podrá contar además el control de meta.

10.3.2 En el primer kilómetro de recorrido o los 200 metros siguientes a un cambio de media, no podrán ser instalados puntos de control secreto, a fin de permitir al participante adquirir el ritmo de la nueva media.

10.3.3 El cronometraje se realizará a la décima, penalizando el retraso y el adelanto con 1 punto por cada décima.

10.3.4 El adelanto en cualquier punto de cronometraje superior al 10 % del tiempo ideal, implicará -en la primera ocasión aviso y 100 puntos de penalización, y en la segunda, la exclusión inmediata de la prueba. Pese a no superar dicho porcentaje la organización podrá sancionar con la exclusión a aquel que no cumpla con el buen hacer de la regularidad.

10.3.5 En el caso de que en un determinado control dentro del tramo varios vehículos sufrieran una incidencia común en la medición de su tiempo, que pudiera tener su causa en el funcionamiento del aparato de medición del citado control pero no en circunstancias ajenas al mismo, los Comisarios Deportivos podrán acordar la anulación del control en el que se haya producido tal incidencia de



cronometraje. En todo caso, será competencia del Colegio de Comisarios Deportivos decidir el número de vehículos que pudieran determinar la aplicación de este precepto. Se recomienda que solo se aplique la anulación en caso de que el número de vehículos afectados sea superior al 20 % de los participantes en ese tramo.

10.4 Penalizaciones

Será de aplicación la siguiente tabla de penalizaciones:

Adelanto/Retraso Control Secreto 1 Pto. Por décima.

Adelanto Control Horario 600 Ptos Por minuto

Retraso Control Horario 300 Ptos Por minuto

Adelanto 10% a Horario Teórico 100 Ptos Reincidencia EXCLUSION

Retraso superior a 15 minutos en Control Horario EXCLUSION.

Retraso superior acumulado a 20 minutos en Control Horario EXCLUSION.

Frenar o reducir anormalmente la velocidad a la vista del control final 300 puntos.

Modificar el carnet de ruta en beneficio propio: Exclusión

10.5. Reincorporación de un vehículo a la carrera

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 al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba.

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 5 minutos que se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.

3. Reparaciones.

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.

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 figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado.

ART. 11 CLASIFICACIÓN POR PRUEBA

11.1 La clasificación se efectuara en orden creciente de penalizaciones de acuerdo con el número de puntos de penalización acumulados por cada participante.

11.2 Será proclamado vencedor aquel que finalice con menos puntos acumulados, y así sucesivamente con el resto de participantes.

11.2.1 Empate

En caso de empate en la clasificación final de una prueba, se resolverá atendiendo al siguiente orden de consideraciones:

Al que posea mayor número de tramos ganados, en caso de mantenerse el empate, ganará el coche



de mayor antigüedad.

11.3 Trofeos por prueba.

11.3.1 Serán entregados dos trofeos por equipo, hasta completar los tres primeros puestos de la clasificación scratch.

11.3.2 A criterio del organizador se podrán entregar trofeos a las siguientes clases que estén constituidas (un mínimo tres vehículos deben haber tomado la salida)

CLASE Gold Clàssics Vehículos fabricados hasta 31/12/1970

CLASE Silver Clàssics fabricados entre 1/1/1971 hasta 31/12/1980

CLASE Youngtimers vehículos fabricados a partir del 1/1/1981

Para tomar parte en cualquiera de estas clases es necesarios cumplir todos y cada uno de los requisitos exigidos en este reglamento.