

# I TROFEO FAIB - EXPO MOTOR SHOW

FACE **2** FACE

## REGLAMENTO PARTICULAR

POLIGONO DE SON FUSTERET  
20, 21 Y 22 DE MAYO DE 2016

## 1.- DESARROLLO DE LA CARRERA DE PERSECUCIÓN.-

**Categorías admitidas** : Se admite la participación de vehículos en tres grupos:

- A : vehículos de drift (según normativa FAIB drifting) + vehículos serie (según normativa FAIB slalom)
- B : vehículos de autocross (según normativa FAIB autocross) + monoplazas incluyendo E2 (según normativa FAIB montaña)
- C : vehículos de competición (según normativa FAIB rallies y montaña)

**Numero maximo de inscritos** : Limitados a 20 por categoría. Se atenderá estrictamente según recepción de inscripción y pago de la misma, en función de la cual también se otorgarán los números dorsales.

**Medidas de seguridad** : Propias según reglamentos especialidades drifting, slalom, autocross, rallies o montaña.

**Precio de la inscripción** : 90 €

**Apertura de inscripción** : Desde el 22 de abril de 2016 en FAIB.

**Cierre de inscripción** : Día 12 de mayo de 2016 en FAIB hasta las 19:00 horas.

**Publicación de la lista de inscritos** : Día 12 de mayo de 2016 a las 20:00 horas en [www.fa-ib.com](http://www.fa-ib.com) y [www.expomotorshow.es](http://www.expomotorshow.es)

**Cuadro final de horarios** : se publicará en anexo aparte.

**Cuadro de oficiales** : se publicará en anexo aparte.

### 1.1. Parrilla de salida: persecución

La parrilla de salida se conformará para cada grupo en función de los cronos obtenidos en las tandas de entrenamientos oficiales para cada grupo.

### 1.2. Formación de parrilla y salida a pista carrera de persecución.

Dos minutos antes de la hora de la salida de la carrera, el oficial con bandera del Pit Lane, iniciará la formación de la pre parrilla, se pararán en ella en el orden de salida con sus motores en marcha. A partir de este momento no podrán recibir asistencia exterior ni repostar gasolina.

1.2.1. Desde el momento que se inicia la salida del primer vehículo, si cualquier vehículo que esté en la parrilla de salida no estuviera en condiciones de salir cuando sea su turno, no se le permitirá la salida resultando perdedor de esa manga.

1.2.2. Se desarrolla de la siguiente forma: se forma una parrilla de vehículos fuera de la pista, justo en la boca de salida a la pista, los comisarios de pista van llamando de uno en uno los vehículos a la posición de salida, que está situada a unos 10 metros de la boca de salida y en el exterior de la pista, y proceden a dar salida de dos en dos, una vez finalizada la manga en curso y los participantes fuera de la pista por la puerta de entrada a paddock.

1.2.3. Desde que el vehículo cruza la línea de salida el crono empieza a contar hasta que vuelve a cruzar meta, y en el caso de que sean dos vueltas el final sería en la 2ª vuelta.

1.3. Mangas y puntuación de la carrera de persecución.

Se harán de 2 a 4 mangas de 1 a 3 vueltas cada una. Las salidas serán por orden de los mejores cronos realizados en los entrenos oficiales con los cruces que se determinen en anexo aparte. La puntuación vendrá determinada por el número de victorias por piloto de cada manga. En caso de empate, el vencedor será el que haya logrado el mejor tiempo resultante de las mangas realizadas (Ej: si se realizan dos mangas, de dos vueltas cada una, la suma de los tiempos totales de cada manga). Para puntuar en una manga se tendrá que haber cruzado la línea de meta. En el caso de que un vehículo alcance a su oponente por cualquier motivo, resultará vencedor de esa manga independientemente del recorrido que haya realizado en ese momento, y se dará por finalizada en este instante.

1.4. Procedimiento de salida y carrera.

1.4.1. Habrá una salida parada. La parrilla situada fuera de la pista tendrá una formación en línea de máximo 10 vehículos. Se inicia la cuenta del tiempo cuando pasa por línea de meta, y finaliza una vez ha realizado la 1ª ó 2ª vuelta (según reglamento particular)

1.4.2. Si durante el desarrollo de la persecución algún vehículo tuviera algún percance ajeno a los participantes que obstaculizara y perjudicara claramente los vehículos que le persiguen, el Director de carrera podrá repetir todo el procedimiento de salida de la carrera de persecución.

1.4.3. Si un vehículo es alcanzado finaliza esta manga de la cual resulta perdedor. Si un vehículo sufre algún percance que le produce una salida de pista con las dos o cuatro ruedas, obligatoriamente tendrá que ceder el paso sin obstaculizar al coche o coches que le preceden finalizando la manga de igual forma y resultando perdedor.

#### 1.5. Asistencia en los stands.

1.5.1. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima a la zona de salida a la pista y el Pit Lane se denomina VIA DE SALIDA. La vía más próxima a los stands se denomina VIA DE ACCESO.

1.5.2. La única zona donde está permitido trabajar en los coches es en la zona de paddock. Los concursantes no podrán pintar rayas o marcas en ninguna zona del Pit Lane o del paddock. Todo vehículo que se encuentre en la VIA DE ACCESO DE SALIDA en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

1.5.3. Si algún material ha sido dejado por descuido en las vías, debe ser retirado inmediatamente. Los coches sólo podrán entrar en las vías de box si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el coche está siendo empujado por mecánicos.

1.5.4. En la zona de Boxes, está PROHIBIDO FUMAR. Está prohibido abastecer de aceite durante la carrera y entrenamientos. Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

1.5.5. La zona de los stands, paddock y Pit Lane está prohibida para los menores de 12 años. Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de los stands, en la pista y en todo el Pit Lane.

1.5.6. En el momento del repostaje, el vehículo deberá tener el motor parado, no podrá realizarse otra operación distinta sobre él y el piloto deberá estar obligatoriamente fuera del habitáculo. Los equipos deberán disponer del material de protección contra incendios necesario para garantizar una suficiente seguridad en el proceso de repostaje. Para repostar gasolina siempre tiene que ser con la presencia de una persona de asistencia con un extintor en la mano. Todo piloto tendrá que tener obligatoriamente en su stand, un extintor de capacidad mínima de 1 Kg

#### 1.6. Salida del pit lane para incorporarse a la pista.

Durante los entrenamientos un semáforo rojo verde, ó un oficial señalizados con banderas verde y roja estará colocado a la salida de los stands. Los coches sólo podrán salir del pit-lane cuando el semáforo verde esté encendido o la bandera verde. El incumplimiento de esta norma será penalizado con la EXCLUSION.

## 1.7. Zona de desaceleración.

1.7.1. La zona de deceleración forma parte del área de boxes. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a boxes por la zona de deceleración. Todo incumplimiento de esta regla extrañará la exclusión.

1.7.2. Cualquier conductor que tenga intención de dejar la pista o de volver a la zona de boxes deberá manifestarlo con la antelación suficiente y asegurarse de poderlo hacer sin peligro. Cuando un vehículo, entre en la zona de desaceleración, éste deberá reducir la velocidad bruscamente, y circular a velocidad máxima de 5 Km/h. por toda la zona de boxes.

## 1.8. Personal autorizado en pit lane y box.

1.8.1. Cada equipo podrá tener un máximo de CUATRO miembros todos en todo momento con su acreditación, que permanecerán cada uno en su puesto indicado por el comité organizador frente a la recta de salida para dar las indicaciones pertinentes a sus pilotos. Durante el transcurso de la prueba podrán moverse de su puesto a su box por el camino marcado por el comité organizador. El piloto que no esté en pista deberá permanecer en su box no abandonándolo bajo ningún concepto hasta su cambio o fin de la prueba.

1.8.2. Aparte de los CUATRO componentes por equipo sólo podrán estar en pit lane las personas indicadas para organización y prensa. **ESTARÁ EXTREMADAMENTE PROHIBIDO** que nadie más exceptuando los anteriormente dichos estén dentro del pit lane, si se encuentra a alguien sin acreditación y se relaciona con algún equipo dicho equipo quedará automáticamente excluido de la prueba.

## ANEXO I

### DESARROLLO DE LA COMPETICION

1. El fin de semana previo a la celebracion de la prueba, el circuito podra utilizarse para realizar reconocimientos de pista y entrenamientos libres.
2. El dia 14 de mayo se celebraran los entremientos oficiales cronometrados para la formacion de las parrilas de salida de los diferentes grupos. Se publicara en anexo aparte el cuadro horario para la celebracion de los mismos.
3. Una vez obtenido el cuadro de cronos final, se dividira en dos subgrupos de diez vehiculos (subgrupo 1 mejores 10 cronos, subgrupo 2 peores 10 cronos)
4. Para cada serie se cruzaran del siguiente modo: 1 vs 20, 2 vs 19, 3 vs 18, 4 vs 17 y asi sucesivamente para cada grupo (A, B y C)
5. Se realizaran dos mangas a dos vueltas cada una, realizando una manga saliendo desde el carril 1 y la siguiente desde el carril 2.
6. Se alternaran las mangas segun los cruces resultantes. La primera serie de mangas enfrentara a los participantes en la salida desde el carril 1 y la segunda serie de mangas desde el carril 2.
7. El vencedor de cada eliminatoria sera aquel participante que logre mayor numero de victorias entre las dos mangas. En caso de empate a victorias, resultara vencedor aquel que haya logrado el mejor tiempo resultante de la suma de las dos mangas.
8. FINALES : Se establecera una clasificacion final para los grupos A, B y C con premios para los tres mejores clasificados de cada una de ellas.
9. Los vencedores de cada grupo pasaran a una superfinal que desarrollara como sigue a continuacion:
10. SUPERFINAL : Cruce entre los campeones a dos mangas de dos vueltas de duracion cada una. Los enfrentamientos iniciales seran por sorteo, debiendo de cruzarse cada uno de ellos con el resto de participantes. Tres primeras mangas con salida desde el carril 1 y a continuacion, mismos enfrentamientos desde el carril 2. El vencedor final sera aquel que logre mayor numero de victorias. En caso de empate a victorias, se celebrara una manga final a dos vueltas de desempate.

## ANEXO 2

CUADRO DE CRUCES SEMIFINAL FACE **2** FACE

MANGA 1	MANGA 2	SEMIFINAL	CLASIFICACION
SALIDA DESDE CARRIL 1	SALIDA DESDE CARRIL 2	VENCEDOR	LUGAR
1 vs 20	1 vs 20	MAYOR NUMERO DE VICTORIAS O SUMA DE TIEMPOS EN CASO DE EMPATE	1°
2 vs 19	2 vs 19		2°
3 vs 18	3 vs 18		3°
4 vs 17	4 vs 17		4°
5 vs 16	5 vs 16		5°
6 vs 15	6 vs 15		6°
7 vs 14	7 vs 14		7°
8 vs 13	8 vs 13		8°
9 vs 12	9 vs 12		9°
10 vs 11	10 vs 11		10°

CUADRO DE CRUCES FINAL FACE **2** FACE

MANGA 3	MANGA 4	FINAL	CLASIFICACION
SALIDA DESDE CARRIL 1	SALIDA DESDE CARRIL 2	VENCEDOR	LUGAR
1 vs 10	1 vs 10	MAYOR NUMERO DE VICTORIAS O SUMA DE TIEMPOS EN CASO DE EMPATE	PODIO FINAL
2 vs 9	2 vs 9		<b>1° A SUPERFINAL</b>
3 vs 8	3 vs 8		2° - 3°
4 vs 7	4 vs 7		4°
5 vs 6	5 vs 6		5°
11 vs 20	11 vs 20		6°
12 vs 19	12 vs 19		7°
13 vs 18	13 vs 18		8°
14 vs 17	14 vs 17		9°
15 vs 16	15 vs 16		10°

CUADRO DE CRUCES SUPERFINAL

FACE **2** FACE

MANGA 5	MANGA 6	SUPERFINAL	CLASIFICACION
SALIDA DESDE CARRIL 1	SALIDA DESDE CARRIL 2	VENCEDOR	PODIO FINAL
WR. A vs WR. B	WR. A vs WR. B	MAYOR NUMERO DE VICTORIAS O DESEMPATE A DOS VUELTAS EN CASO DE EMPATE	<b>CAMPEON</b>
WR. C vs WR. A	WR. C vs WR. A		SUBCAMPEON
WR. B vs WR. C	WR. B vs WR. C		TERCER CLASIF.



# ANEXO 3

## PLANOS DEL CIRCUITO

