

REGLAMENTO DEPORTIVO REGULARIDAD MONTAÑA 2017

ART. 1 CREACION DEL CAMPEONATO

1.0.1 La Federació d'Automobilisme de les Illes Balears (en adelante F.A.I.B.), establece para el año 2016 el Campeonato de Montaña 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 Montaña les Illes Balears de Regularidad Sport para el año 2017
- 2) Las prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de la F.A.I.B para el año 2017
- 3) Las prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la R.F.E.D.A. para el año 2017
- 4) Los Reglamento y anexos del Campeonato de España para el año 2017
- 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 prevalecerá el orden aquí indicado.

Se establecen dos modalidades en el Campeonato de Montaña de Regularidad Sport de les Illes Balears.

1.- Categoría Rallysport: Durante la carrera sólo el equipo formado por un piloto y un copiloto podrán ocupar el vehículo. Podrán irse intercambiando dentro del coche siempre que ambos tengan licencia de piloto.

2.- Categoría SuperSport: Sólo un piloto puede ocupar el coche durante la carrera. El piloto no puede recibir ningún tipo de información desde el exterior mediante ningún aparato de comunicación. Deberá valerse de sus propios medios dentro del vehículo durante la duración de la prueba.

ART. 2 RECORRIDO Y DESARROLLO DE LA PRUEBA

Las pruebas del Campeonato de Montaña de les Illes Balears de Regularidad Sport del 2016 se realizará siempre en la modalidad de Rallysprint o SuperSport pudiendo ser compaginado con el recorrido correspondiente a una prueba de velocidad de montaña.

La prueba

- 1) Constará de las mangas de Carrera que tenga el recorrido de la prueba 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.

Será a cargo del organizador el seguro de la prueba, el cronometraje por GPS, así como el material no reutilizable (cintas, etc)

ART. 3.- ASPIRANTES AL CAMPEONATO DE MONTAÑA DE LES ILLES BALEARS DE PILOTOS Y COPILOTOS DE REGULARIDAD SPORT

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

Categoría Rally Sport : Pilotos y copilotos que estén en posesión, al menos, de la Licencia Piloto o Copiloto Restringida de la FAIB. En el caso de los participantes extranjeros deberán poseer una licencia equivalente expedida por su ADN.

Categoría SuperSport: Pilotos que estén en posesión, al menos, de la Licencia Piloto o Copiloto Restringida de la FAIB. En el caso de los participantes extranjeros deberán poseer una licencia equivalente expedida por su ADN.

Los Pilotos y Copilotos con licencia expedida por la RFEDA con distintivo de otra Federación Territorial 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.

1. Composición equipos:

Categoría Rally Sport: 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. El piloto del coche en el momento de la carrera deberá estar en posesión de la correspondiente licencia de piloto.

Categoría SuperSport: Sólo podrá ocupar el vehículo el piloto. No se permite participar a menores de 16 años de edad. El piloto deberá estar en posesión de la correspondiente licencia.

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 VEHICULOS ADMITIDOS GRUPO Y CLASE

- **Cat. Rally Sport:**

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 en base a su originalidad, estado e interés histórico entre otros 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.

- **Cat. SuperSport:**

- Será admitido a participar todo vehículo de fabricación anterior a 31/10/1980 homologado o no para circular en carretera.

- 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 en base a su originalidad, estado e interés histórico entre otros 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.

4.1.2 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 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 EQUIPAMIENTO DE LOS EQUIPOS:

5.1 ELEMENTOS DE SEGURIDAD

- Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 4 Kgs. (o equivalentes, ej. 2+2) sólidamente anclado dentro del habitáculo.
- Es obligatorio el uso de arnés con al menos homologación europea y tres puntos de anclaje.
- Es obligatorio la instalación de un cortacorrientes de cualquier tipo con accionamiento desde fuera del habitáculo, debidamente señalado.
- Se recomienda la instalación de arco de seguridad de 4 puntos, reposacabezas.
- Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc.) excepto los vehículos de supersport.
- Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos **cortaarnés** en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados. Excepto los vehículos de supersport que sólo deberán llevar uno.
- Es obligatorio el uso de casco con al menos homologación europea para piloto y copiloto en los tramos.
- Es obligatorio el uso de pantalón largo (de material no sintético) y calzado cerrado. Se recomienda el uso de equipamiento ignífugo.

5.2.- NEUMATICOS

No existen restricciones en cuanto al tipo de neumático a utilizar.

5.3.- INSTRUMENTACION

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

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 y cronometraje mediante trasponders con precisión a la décima: 180,00 €. Si el cronometraje es manual los derechos de inscripción se fijan en 120,00€.

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 según PPCC.

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 Rally Sport

Campeonato absoluto pilotos Super Sport

Campeonato de grupo y clase Pilotos y Copilotos

CLASIFICACIÓN GENERAL Se asignarán los siguientes puntos derivados de la clasificación, de todos los vehículos independientemente de su Grupo y de su Clase.

POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1º	25	7º	6
2º	18	8º	5
3º	15	9º	4
4º	12	10º	3
5º	10	11º	2
6º	8	12º	1

CLASIFICACION
CLASES.

Sumaran puntos de igual manera que la tabla anterior.

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.

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.

9.3. - 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.

En su defecto se entenderá como tramo de calibración el comprendido en la carretera de Palma a Puigpunyent Ma-1041 del hito 3 al 13 siendo la distancia total de dicho tramo de 9.950m.

9.4. – VERIFICACIONES

9.4.1 Según programa horario.

9.4.2 Las verificaciones técnicas se realizarán siguiendo lo relativo al artículo 5 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 según lo dispuesto en el Reglamento de Rallyes de Asfalto.

9.4.5 En las verificaciones aquellos vehículos posteriores a 31/12/1980 que hayan sido autorizados por la Comisión de Clásicos para participar deberán mostrar su autorización en las verificaciones administrativas.

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 de la prueba 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.

La primera subida se considerará la de referencia y las siguientes deberán calcarse los tiempos de la primera subida. Se penalizará a razón de un punto por cada décima de adelanto o de retraso.

La velocidad media de las subidas no podrá superar la velocidad media máxima ni ser inferior a la mínima, que las fijadas en cuadro adjunto por la Comisión de Clásicos de la FAIB. En caso de superarse en más 3km/h se eliminara automáticamente de la prueba sin derecho a reintegro de la inscripción. Si esta actitud continuase en diversas pruebas se procederá a la retirada de la licencia.

El organizador impondrá una velocidad media mínima de modo que ninguno de los participantes puede quedarse por debajo de la misma. En caso de no llegar a esa velocidad media mínima se impondrá una penalización de 10 segundos por control.

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 3 km/h sobre la media máxima estipulada por la organización, 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 límite la organización o la Comisión de Clásicos 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 3km/h 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 de la prueba 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 subidas 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 vehiculos 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.