

# REGLAMENTO DEPORTIVO RALLIES DE REGULARIDAD 2019

**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 2019 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 2019.
- 2) Las prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de la F.A.I.B para el año 2019
- 3) Las prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la R.F.E.D.A. para el año 2019
- 4) Los Reglamentos y anexos del Campeonato de España para el año 2019
- 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 2019 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.

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. 3.0 ASPIRANTES AL CAMPEONATO DE LES ILLES BALEARS DE PILOTOS Y COPILOTOS DE REGULARIDAD****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 Piloto o Copiloto expedida por la FAIB. 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 otra Federación Territorial o de otro país de la U.E., caso de haber sido autorizados a competir en Baleares por la Junta Directiva de la F.A.I.B., puntuarán y 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**

1.- Todo vehículo cuya fabricación sea anterior a 31/12/1988. La fecha de fabricación deberá ser demostrada por el participante si lo solicita el Comité Organizador.

2.- Aquellos vehículos cuya fabricación este comprendida entre el 01/01/1989 y la fecha que derive de restar 30 años a la fecha de la prueba, previa autorización expresa de 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 Junta Directiva de la FAIB decidirá a su estricto criterio los motivos por los cuales podrá o no tomar parte en la prueba.

El vehículo que no adquiera la debida autorización de la Junta Directiva de la FAIB no podrá tomar parte en ninguna prueba del campeonato. La autorización deberá ser mostrada en las verificaciones de las pruebas en las que se participe.

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

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

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

- Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 4 Kg o en su defecto de dos extintores de 2 Kg, sólidamente anclado/s 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 cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.
- 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.).
- Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos cortaarnés y dos rompecristales en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados.
- Es obligatorio el uso de casco con al menos homologación europea para piloto y copiloto en los tramos.
- Se recomienda el uso de mono ignífugo, botines y guantes en el caso del piloto
- Es obligatorio el uso de pantalón largo de material no sintético y calzado cerrado.

### **5.2.- NEUMATICOS**

Se estará a lo dispuesto en el Reglamento de Rallyes de Asfalto.

### **5.3.- INSTRUMENTACION**

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

## 5.4 – FAROS ADICIONALES

Sistema de iluminación: se podrán instalar luces de xenón, o de cualquier otra tecnología, en los faros auxiliares y ópticas de origen siempre que estos mantengan la estética de los faros de la época. No están permitidas las barras de luces LED

## 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: 150,00 € en ralliesprints y 170,00 € en rallies.

**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 las 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

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

### CLASIFICACIÓN GENERAL RALLIES

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º y sucesivos.
Puntos	50	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	1

### CLASIFICACION CLASES.

Sumará el mismo número de puntos de acuerdo con las tablas anteriores.

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.

Coeficientes A B y C según el siguiente criterio:

Coeficiente C con factor multiplicador x1 en Rallysprints en Mallorca

Coeficiente B con factor multiplicador x1,5 en Rallysprints en Menorca y Eivissa y Rallies en Mallorca

Coeficiente A con factor multiplicador x1,7 en Rallies en Menorca y Eivissa y aquellos especialmente determinados por sus características en Mallorca: Rallies con coeficiente A para 2019: Rally Sol de Ponent, Rally Vall de Sant Pere y Rally Dijous Bo.

## **ART. 8.0 RESULTADOS A RETENER**

8.0.1 Si el Campeonato consta de cinco o menos pruebas se retienen todos los resultados, si consta de seis o siete pruebas se retienen todos los resultados menos uno. Si consta de más de ocho pruebas se retienen todos los resultados menos dos, en este caso se podrá descartar un resultado de la primera mitad del campeonato y otro de la segunda mitad. En el caso de un número impar de pruebas, la prueba que marque el ecuador del campeonato será considerada de la primera mitad del mismo. Una exclusión o eliminación de carrera es siempre un resultado a retener.

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 Responsabilidad Civil 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 entregará 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.

**9.3.4** Ante la falta de publicación del tramo de calibración se tendrá en cuenta la distancia comprendida entre el hito 0,3 y el hito 4,3 de la carretera MA-2040 estableciéndose la distancia entre ambos hitos en 3965 metros.

#### **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 FAIB 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 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 adjunta tabla de medias máximas autorizadas por la FAIB para prueba dentro de campeonato, con unas medias altas y otras bajas. Está terminantemente prohibido superar esas medias asignadas a cada tramo. Es potestad del organizador poner las medias para cada tramo.

Velocidades medias maxima autorizadas por la FAIB en Mallorca		
TRAMO	MEDIA ALTA	MEDIA BAJA
ANDRATX - CAPDELLA	55/58	48 / 54
ANDRATX - ESTELLENCES	76	68
CAIMARI - LLUC	64	58
CAMPANET - POLLENÇA	82	74
CAPDELLA - GALILEA	55	50
COLL DE BINIFORANI	50	45
COLL DE SA CREU - CALVIA	52/66	46 / 55
COLL DE SA CREU - COLL DES TORDS	52/62	46 / 50
COLL DE SOLLER	50	45
COLL DES TORDS - CALVIA	62/66	50 / 55
COLL DES TORDS - COLL DE SA CREU	62/52	55 / 46
ESPORLES - PUIGPUNYENT	60/48	53 / 42
FORMENTOR	61/70	52 / 64
LLUBI - MURO - STA MARGALIDA	78/65	70 / 60
ORIENT BUNYOLA	50	45
POLLENÇA - LLUC	76	68
PUIGMAJOR	78	70
SA CALOBRA	62/56	55 / 50
SON MAS	78	70
SANT SALVADOR	56	50
VALLDEMOSSA	75	68

La media de velocidad a la que deberán participar cada uno de los vehículos en cada una de las pruebas del campeonato de Baleares, será impuesta por la Junta Directiva de la FAIB. Habiendo dos posibilidades de medias: media alta y media baja. Dicha decisión será reflejada en el pasaporte técnico de cada vehículo. Siendo los tres criterios principales: cilindrada, potencia y año del vehículo.

**10.2.2** Además de lo anterior serán fijadas dos medias a emplear, normal y especial. Deberá establecerse una segunda media "especial", inferior en un 5% o más a la "normal", para condiciones climatológicas muy adversas, siendo el Director de carrera el responsable de declarar y comunicar estas condiciones antes de la salida a tramo del primer participante.

**10.2.3** Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador de cada prueba.

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.

Todo tramo que no esté estipulado en la presente tabla debe ser presentado a la FAIB para la valoración de las medias máximas a interponer, con una antelación mínima de un mes con anterioridad a la prueba

### 10.3 Cronometraje

**10.3.1** Se instalarán un mínimo de 2 controles secretos, y contará 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 a 3km/h de la media ideal, implicará en la primera ocasión aviso y 100 puntos de penalización, y en la segunda, la eliminación 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 (banderas amarillas en la zona,...), 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 en este caso se anule por completo ese control para todos los participantes

### 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 reincorporen figurarán en la Clasificación Final del rallye con la carga de puntos que les corresponda.

## **ART. 11 CLASIFICACIÓN POR PRUEBA**

**11.1** La clasificación se efectuará en orden creciente de penalizaciones de acuerdo con el número de puntos de penalización acumulados por cada participante una vez aplicados los coeficientes correspondientes.

**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.