

TABLA DE CONTENIDO

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	2
ARTÍCULO 2. CONDICIONES GENERALES.....	2
ARTÍCULO 3. DEFINICIÓN.	2
ARTÍCULO 4. ASPIRANTES.	2
ARTÍCULO 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS.....	3
ARTÍCULO 6. ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK).	3
ARTÍCULO 7. CARNÉ DE CONTROL.	4
ARTÍCULO 8. TRAMO DE CALIBRACIÓN.....	4
ARTÍCULO 9. VERIFICACIONES TÉCNICAS.....	4
ARTÍCULO 10. SALIDA Y UBICACIÓN.....	4
ARTÍCULO 11. ASISTENCIAS.....	5
ARTÍCULO 12. CONTROLES, MEDIAS, TRAMOS CRONOMETRADOS EN SUBIDA, CRONOMETRAJE Y PENALIZACIONES.....	5
ARTÍCULO 13. MEDIDAS DE SEGURIDAD.....	7
ARTÍCULO 14. CLASIFICACIONES.	8
ARTÍCULO 15. EMPATE EN UNA COMPETICIÓN.....	8
ARTÍCULO 16. PUNTUACIONES - COEFICIENTES.	9
ARTÍCULO 17. TROFEOS FINALES.	9

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Reglamento General es de aplicación obligatoria para las pruebas de Rallyes, Rallysprint, y Tramos Cronometrados que se celebren en el ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid, siempre y cuando el organizador incluya el Trofeo de Regularidad en sus pruebas.

ARTÍCULO 2. CONDICIONES GENERALES.

2.1. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos Madrileños.
- El Reglamento General del Campeonato Madrileño (que sean de aplicación), así como el Anexo de Penalizaciones.
- Las Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España. (que sean de aplicación).
- Los Reglamentos Generales Campeonatos, Copas y Trofeos de España, que sean de aplicación.
- El Reglamento Particular de la prueba en cuanto no contradiga los textos de las normativas anteriores.

El C.D.I. será de aplicación, con carácter prioritario, en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

ARTÍCULO 3. DEFINICIÓN.

El Trofeo Madrileño de Regularidad, se compondrá de pruebas, en la que los participantes deben mantener una media de velocidad preestablecida durante el todo el recorrido Cronometrado.

El Trofeo Madrileño de Regularidad se compondrán de las pruebas indicadas en el calendario aprobado por la F.M.A.

ARTÍCULO 4. ASPIRANTES.

- 4.1.** Todos los pilotos con licencia expedida en la F.M.A. puntúan y bloquean automáticamente en el Campeonato.

4.2. Los aspirantes deberán estar en posesión de alguna de estas licencias:

- Pilotos: P, PR, o similar expedidas en la temporada actual
- Copilotos: CO, COR, o similar expedidas en la temporada actual

En Regularidad Clásica y Regularidad de Tierra se podrá participar, además, con una Autorización de participación de una sola prueba tramitada por la F.M.A.

4.3. La F.M.A. establece para esta temporada el:

- Trofeo de Regularidad Clásica (hasta 50km/h)
- Trofeo de Regularidad de Tierra (hasta 50km/h)
- Trofeo de Regularidad Sport

ARTÍCULO 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

5.1. Regularidad Clásica: Los vehículos admitidos serán todos los turismos, de serie o no, con una edad superior a los 25 años.

5.2. Regularidad Sport: Todos los turismos, de serie o no, con una edad comprendida entre 20 a 30 años de antigüedad.

5.3. Regularidad de Tierra: Serán admitidos todos los vehículos indicados en la tabla de clases del Art 9 del reglamento del Campeonato Madrileño de Tierra.

5.4. Por defecto, darán fe de la antigüedad del vehículo la fecha de matriculación o primera matriculación. En caso de discrepancia corresponde al equipo, en cualquier caso, acreditarlo documentalmente.

5.5. La F.M.A. se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad, previa petición del interesado y autorización por escrito de F.M.A.

5.6. El vehículo debe estar matriculado y asegurado de acuerdo a la normativa vigente según las disposiciones del Estado y de las Autonomías competentes.

5.7. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.

ARTÍCULO 6. ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK).

La longitud de los tramos cronometrados de regularidad debe ser exacta, con precisión a la decena de metros al menos, y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal, pero indicando, en todo caso, el criterio utilizado para determinarla.

En aras de garantizar la equidad, los organizadores no publicarán con anterioridad los puntos exactos en los que se situarán los controles intermedios de los tramos de regularidad. Estos sólo serán comunicados tras la última pasada a los mismos.

ARTÍCULO 7. CARNÉ DE CONTROL.

Se utilizará el mismo carné de control que los vehículos de velocidad.

ARTÍCULO 8. TRAMO DE CALIBRACIÓN.

El organizador deberá facilitar con antelación a los participantes la situación y longitud exacta (a la decena de metros al menos) de un Tramo de Calibración de longitud entre 2 y 5 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del rutómetro oficial.

En la medida de lo posible, el tramo de calibración deberá estar situado dentro del itinerario de la prueba, entre la salida del mismo y el primer tramo cronometrado.

El tramo de calibración no podrá discurrir por autovías, autopistas o carreteras desdobladas.

ARTÍCULO 9. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

Los equipos inscritos en cada prueba puntuable para este Campeonato, deberán superar una verificación administrativa y otra técnica previa a la salida de la prueba, cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular.

Los Comisarios Técnicos realizarán la verificación técnica, que afectará a las medidas de seguridad, neumáticos y cascos.

Los Comisarios Técnicos y Deportivos pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la prueba.

A la terminación del rallye, los coches quedarán en régimen de Parque Cerrado a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio.

En el caso de que un participante se negara a ser verificado en cualquier momento de la prueba, este será excluido de la misma, pudiendo además en función de la trascendencia del hecho, ser expulsado del Campeonato en cuyo caso no podría volver a participar en lo que resta de temporada.

ARTÍCULO 10. SALIDA Y UBICACIÓN.

Los vehículos participantes tomarán la salida a los tramos cada minuto.

En caso de que un organizador desee que los participantes en este certamen tomen la salida por detrás del resto de los inscritos en una prueba de velocidad, el primer participante del Campeonato de Madrid de Rallyes de Regularidad tomará la salida en cada tramo cronometrado 1 minuto inmediatamente después del último coche de velocidad; no irá precedido de ningún coche "0" específico, ni de cualquier otro de organización. El último participante de regularidad irá seguido del coche de cierre de la prueba.

En el caso de salir delante de la prueba, se advierte a los vehículos participantes que estará prohibido reincorporarse a la carrera entre el vehículo 0 y el banderías, bajo pena de exclusión de la prueba.

ARTÍCULO 11. ASISTENCIAS.

El organizador deberá prever Parque/s de Asistencia para los equipos inscritos.

Si así lo hiciera, será obligatorio realizar las asistencias en estos parques.

Los participantes son responsables de las infracciones cometidas por sus asistencias.

ARTÍCULO 12. CONTROLES, MEDIAS, TRAMOS CRONOMETRADOS EN SUBIDA, CRONOMETRAJE Y PENALIZACIONES.

Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la exclusión automática del participante, así como cualquier parada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 15 minutos.

En estos casos el participante deberá entregar el carnet de ruta.

- **Controles.**

El control de salida de cada tramo cronometrado de regularidad estará indicado por la pancarta de salida homologada y el reloj o la célula de inicio.

Previo a la salida de cada tramo cronometrado habrá un Control Horario.

La salida de cada vehículo en cada tramo cronometrado deberá efectuarse obligatoriamente, con la intervención de un comisario-cronometrador y en intervalos de 1 minuto.

La llegada de cada tramo estará indicada por la pancarta de llegada (bandera a cuadros sobre fondo rojo) y es de tipo lanzado. El vehículo solo podrá detenerse unos metros más allá ante la mesa de cronometraje, indicada con la pancarta Stop.

- **Medias en tramo cronometrado.**

Se establecen dos medias:

Trofeo Madrileño de Regularidad Sport: media de 65 kms/h. como máximo.

Trofeo Madrileño de Regularidad Histórica: media de 50 kms/h. como máximo.

Deberán estar adaptadas a las condiciones de la carretera por donde discurra el tramo cronometrado. Se permiten hasta 1 cambio de medias por cada tramo.

Esta media será decidida por el organizador, y podrá cambiar a petición del Director de Carrera por motivos de seguridad o cualquier otro.

Las modalidades de regularidad admitidas en los tramos son únicamente “cambios de media” o “media fija”.

Deberá establecerse una segunda media excepcional, a criterio del Director de Carrera a la anterior, para condiciones climatológicas muy adversas. Será decidida, exclusivamente, por el Director de Carrera. El Director de Carrera informará a los Jefes de Tramo antes de la salida de los coches de Regularidad, y en que media deberán salir. En caso de cambio, en cada Control Horario (CH) previo a cada Tramo Cronometrado (TC) se informará a cada equipo si se cambia a media “de agua”.

- **Cronometraje.**

El sistema de cronometraje deberá ser conforme a las siguientes especificaciones:

- El cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 décima de punto por cada décima de segundo.
- El organizador instalará un mínimo de 4 controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado. Estos controles serán secretos y su ubicación (p.k.) se publicará tras la última pasada por los mismos.

- **Penalizaciones.**

Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control (secreto o anunciado) de una prueba cronometrada de regularidad.

Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.

Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 450 puntos que supondrá la exclusión del participante).

Se aplicarán 90 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.

Con el fin de evitar la creencia de que la regularidad es una velocidad a bajo coste, se incluyen las siguientes penalizaciones por adelanto para controles secretos dentro de los tramos:

Pasar con más de 20 segundos de adelanto por un control secreto.

- 1ª vez → 100 puntos y amonestación verbal.
- 2ª vez → 200 puntos y amonestación verbal.
- 3ª vez → EXCLUSIÓN.

En caso de exclusión por 3 adelantos como los descritos, el director de la prueba está obligado expresamente a redactar un informe, indicando los detalles.

La exclusión podrá realizarse en cualquier control horario de la prueba una vez se detecten cumplidos los adelantos anteriores indicados, quedando el participante desde ese momento EXCLUIDO de la prueba.

ARTÍCULO 13. MEDIDAS DE SEGURIDAD.

13.1. Medidas de seguridad Regularidad Clásica y Regularidad de Tierra.

- Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 2 Kg, sólidamente anclado dentro del habitáculo.
- Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960.
- Se recomienda la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.
- Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos cutters en todo momento si van equipados con arneses de seguridad. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados.
- Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, este debe estar equipado de tal forma que los reflujos de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

13.2. Medidas de seguridad Regularidad Sport.

- Deberán cumplir las normas de seguridad especificadas en el anexo J del C.D.I. en vigor con caducidad máxima de 5 años.

13.1. Medidas de seguridad para los participantes Regularidad Clásica y Regularidad de Tierra.

- Los participantes deberán usar casco protector homologado. Caso de no estarlo, deberá ofrecer las garantías de seguridad necesarias a juicio de los Comisarios Técnicos de la prueba.

13.2. Medidas de seguridad para los participantes Regularidad Sport

- El obligatorio el uso de casco con homologación FIA, para piloto y copiloto con caducidad vencida máximo 2 años
- Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica nº 29.
- Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada (sotocasco, ropa interior, calcetines, guantes y botas).
- Los neumáticos serán de libre elección.
- Se recomienda la instalación de arneses de seguridad homologados o que hayan estado homologados, con una caducidad máxima de 2 años.

ARTÍCULO 14. INSTRUMENTACION.

Será admitido cualquier sistema de medición, tanto en distancia como de tiempo.

ARTÍCULO 15. CLASIFICACIONES.

El orden de clasificación se realizará en función de la suma de puntos, más las penalizaciones, y de menos a más, declarándose ganador de la prueba el que menos puntos haya acumulado.

En las pruebas puntuables que se celebren fuera de Madrid, se otorgarán puntos conforme a la clasificación del equipo dentro de la general de la prueba.

El organizador de cada prueba entregará trofeos para piloto y copiloto de los tres primeros participantes clasificados de cada categoría.

Se establecerán Clasificaciones independientes agrupando los vehículos inscritos en las siguientes categorías:

1. Regularidad Clásica (50 km/h).
2. Regularidad Sport.
3. Regularidad de Tierra (50 km/h).

ARTÍCULO 16. EMPATE EN UNA COMPETICIÓN

En caso de empate entre dos o más vehículos, será proclamado vencedor de la prueba, el participante que haya obtenido un menor número de puntos en el primer tramo cronometrado, y de persistir el empate, el que haya tenido menor puntuación en el segundo y siguientes tramos cronometrados.

ARTÍCULO 17. PUNTUACIONES - COEFICIENTES.

17.1. Por cada prueba se establecerá una Clasificación General de Scratch, con los participantes que puntúen al Trofeo Madrileño. Los puntos se adjudicarán de acuerdo con el siguiente baremo:

General Scratch												
Puesto	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º
Puntos	20	17	14	12	10	8	6	5	4	3	2	1

A la puntuación resultante se el aplicará el coeficiente de la prueba.

17.2. El Coeficiente de las pruebas serán aplicado de acuerdo con el siguiente baremo:

Tramo Cronometrado	<i>Coeficiente 1</i>
Rallysprint	<i>Coeficiente 2</i>
Rallye	<i>Coeficiente 4</i>

ARTÍCULO 18. TROFEOS FINALES.

18.1. Se establecen los siguientes premios finales a estos Trofeos de Regularidad Clásica, Regularidad Sport y Regularidad de Tierra tanto, para Pilotos como para Copilotos:

- Trofeos

Primer clasificado	Trofeo de Campeón
Segundo clasificado	Trofeo de Subcampeón
Tercer clasificado	Trofeo.