



TMR

TROFEO MADRILEÑO DE REGULARIDAD



FMMA

ÍNDICE

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).	4
ARTÍCULO 7. CARNET 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, CRONOMETRAJE Y PENALIZACIONES.	5
ARTÍCULO 13. MEDIDAS DE SEGURIDAD.	7
ARTÍCULO 14. INSTRUMENTACION.....	8
ARTÍCULO 15. CLASIFICACIONES.....	8
ARTÍCULO 16. EMPATE EN UNA COMPETICIÓN	9
ARTÍCULO 17. PRUEBAS PUNTUABLES.....	9
ARTÍCULO 18. PUNTUACIONES - COEFICIENTES.	9
ARTÍCULO 19. TROFEOS FINALES.	10

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 sea 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 compondrá de las pruebas indicadas en el calendario aprobado por la FMA.

ARTÍCULO 4. ASPIRANTES.

4.1. Todos los participantes deberán estar en posesión de la licencia en vigor válida para la temporada en curso expedida por la FMA o por otra Federación autonómica integrada en la RFEDA.

4.2. Todos los pilotos con licencia expedida en la FMA puntúan y bloquean automáticamente en el Campeonato. Podrán puntuar también aquellos participantes de otras Federaciones cumpliendo con el Art 10.2.2 de las Prescripciones Comunes de la FMA. El resto de pilotos podrán participar, pero no puntuarán ni bloquearán resultados.

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

- Pilotos: P, PR, o similar expedidas en la temporada actual
- Copilotos: P, PR, 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 FMA.

4.4. La FMA establece para esta temporada el:

- 4.4.1.** Trofeo de Regularidad Clásica (hasta 50 km/h)
- 4.4.2.** Trofeo de Regularidad de Tierra (hasta 50 km/h)
- 4.4.3.** 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 antigüedad superior a los 25 años.

5.2. Regularidad Sport: ~~Todos los turismos, de serie o no, con una antigüedad comprendida entre 20 a 30 años.~~ **Todos los turismos, de serie o no, con una antigüedad comprendida entre 20 a 55 años.**

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 FMA 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 FMA.

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. CARNET 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 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 descalificado 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 Trofeo Madrileño 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 banderas, bajo pena de descalificación 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, CRONOMETRAJE Y PENALIZACIONES.

Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la descalificación 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.

12.1. 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.

12.2. Medias en tramo cronometrado.

Se establecen dos medias:

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

Trofeo Madrileño de Regularidad Histórica: media de 50 km/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.~~

Habrán tantos cambios de media como designe el organizador hasta un máximo de 3 respetando la ausencia de puntos de control en los siguientes 500 metros al cambio de media.

Los cambios de media podrán ser definidos mediante una medida o una referencia externa clara.

La velocidad media podrá ser publicada mediante anexo o especificada dentro del tramo mediante señalización.

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”. Se podrá emplear la modalidad “a calcar” en tramos a partir de la segunda pasada por el mismo.

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 de ello 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”.

12.3. 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 **en Regularidad Clásica y Sport y al segundo en Regularidad en Tierra**, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 décima de punto **(o punto)** por cada décima de segundo **(o segundo)**.
- El organizador instalará un mínimo de 4 controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado. Estos controles serán secretos y su ubicación (p.km.) se publicará tras la última pasada por los mismos.

12.4. Penalizaciones.

- 12.4.1.** 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.
- 12.4.2.** Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.
- 12.4.3.** Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 450 puntos que supondrá la exclusión del participante).
- 12.4.4.** Se aplicarán 90 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.
- 12.4.5.** 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 → Descalificación.

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

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

ARTÍCULO 13. MEDIDAS DE SEGURIDAD.

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

- 13.1.1.** Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 2 Kg, sólidamente anclado dentro del habitáculo.
- 13.1.2.** Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960.
- 13.1.3.** Se recomienda la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.
- 13.1.4.** 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.
- 13.1.5.** 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.

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

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

13.2.2. 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.

13.3. Medidas de seguridad para los participantes Regularidad Sport

13.3.1. El obligatorio el uso de casco con homologación FIA, para piloto y copiloto con caducidad vencida máximo 2 años

13.3.2. Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica nº 29.

13.3.3. Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada (sotocasco, ropa interior, calcetines, guantes y botas).

13.3.4. Los neumáticos serán de libre elección.

13.3.5. 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:

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

ARTÍCULO 16. SÚPER RALLYE

Si un participante se viera obligado al abandono durante el transcurso de una competición, podría reengancharse a la carrera a través de esta modalidad opcional una vez el vehículo estuviera apto para hacerlo.

El equipo afectado deberá dirigir su escrito de reincorporación al Director de Carrera, quien solicitará a los Comisarios técnicos la verificación del vehículo independientemente de la naturaleza de su abandono antes de autorizar la continuidad en carrera.

El reenganche se podrá realizar siempre que exista un Parque de Asistencia después del abandono y antes del último tramo, quedando a criterio del Director de Carrera adjudicarle el orden de salida indicando la hora en que el equipo debe presentarse en el control de salida de la asistencia.

Una vez autorizado, se aplicará una penalización de 900 puntos por cada tramo cronometrado no realizado más 600 puntos por cada control de regularidad no completado, independientemente de las posibles penalizaciones acumuladas y del lugar que ocupe en la Clasificación.

Al final de la competición, el equipo acogido a esta modalidad aparecerá en la Clasificación Oficial con la inscripción "SR" de forma suficientemente llamativa, estableciendo su posición una vez sumados los puntos de los tramos cronometrados efectuados más los no efectuados, más las penalizaciones correspondientes.

A efectos de puntuación para el Campeonato, el equipo acogido a esta modalidad NO sumará puntos.

ARTÍCULO 17. EMPATE EN UNA COMPETICIÓN

- En caso de empate, prevalece el participante que haya obtenido el mayor número de "0".
- Si persistiera el empate, prevalece el participante que haya obtenido el mayor número de "1".
- Si persistiera el empate, prevalece el participante que haya obtenido el mayor número de "0" en el primer tramo.
- Si persistiera el empate, prevalece el que haya tenido menor puntuación en el segundo y siguientes tramos cronometrados.
- En caso de persistir el empate, la clasificación será ex aequo

ARTÍCULO 18. PRUEBAS PUNTUABLES

18.1. Trofeo de Regularidad Clásica (hasta 50 km/h) Trofeo de Regularidad Sport

Disputado sobre Rallyes, Rallysprint y Tramos Cronometrados del Campeonato Madrileño de Asfalto y Tramos Cronometrados del Campeonato Madrileño de Montaña. Las pruebas puntuables estarán detalladas en el Calendario Oficial de la FMA.

18.2. Trofeo de Regularidad de Tierra (hasta 50 km/h)

Rallyes, Rallysprint y Tramos Cronometrados del Campeonato Madrileño de Tierra. Las pruebas puntuables estarán detalladas en el Calendario Oficial de la FMA.

ARTÍCULO 19. PUNTUACIONES - COEFICIENTES.

- 19.1. 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 le aplicará el coeficiente de la prueba.

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

<i>Tramo Cronometrado</i>	<i>Coeficiente 1</i>
<i>Tramo Cronometrado Montaña</i>	<i>Coeficiente 1</i>
<i>Rallysprint</i>	<i>Coeficiente 2</i>
<i>Rallye</i>	<i>Coeficiente 3</i>

ARTÍCULO 20. TROFEOS

20.1. Se establecen, como mínimo, los siguientes trofeos por prueba de Regularidad Clásica, Regularidad Sport y Regularidad de Tierra, tanto para Pilotos como para Copilotos:

20.1.1. Trofeos

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

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

20.2.1. Trofeos

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