



REGLAMENTO ESPECÍFICO COPA DE ESPAÑA DE REGULARIDAD EN MONTAÑA 2017

REGLAMENTO DEPORTIVO

1.	OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES	2
2.	VEHÍCULOS ADMITIDOS	2
3.	VELOCIDADES MEDIAS DE APLICACIÓN	2
4.	ORDEN DE SALIDA	2
5.	DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN Y PENALIZACIONES	3
6.	CRONOMETRAJE	3
7.	INSTRUMENTACIÓN	3
8.	CLASIFICACIÓN Y TROFEOS EN LA PRUEBA.....	3
9.	ATRIBUCIÓN DE PUNTOS EN CADA PRUEBA	4
10.	CLASIFICACIONES FINALES DE LAS COPAS	4

REGLAMENTO TÉCNICO

1.	VEHICULOS ADMITIDOS	5
2.	PESO MÍNIMO	5
3.	NEUMÁTICOS	5
4.	MEDIDAS DE SEGURIDAD	5
5.	PASAPORTE DE REGULARIDAD.....	6



REGLAMENTO DEPORTIVO

OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

Lo que no está expresamente autorizado en los reglamentos aplicables, está prohibido.

Reglamentos aplicables

Los reglamentos aplicables en la Copa de España de Regularidad en Montaña son:

- Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
- Reglamentos Deportivo y Técnico de la Copa de España de Regularidad en Montaña.
- Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña
- Reglamento Particular de la Prueba.

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

Dentro de la Copa de España de Regularidad, la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), establece las siguientes Copas:

- a) Copa de España de Regularidad Super Sport (RSS).
- b) Copa de España de Regularidad Sport (RS).
- c) Copa de España de Regularidad de Energías Alternativas (ECO).

VEHÍCULOS ADMITIDOS

En las competiciones puntuables de la Copa de España de Regularidad en Montaña, serán admitidos a participar los siguientes vehículos:

- Grupo RSS

Vehículos de turismo que tuvieron homologación FIA, de cualquier cilindrada, y con una antigüedad mínima de 25 años.

- Grupo RS

Vehículos turismos de serie que tuvieron homologación FIA, de cualquier cilindrada, así como otros vehículos que la RFEDA pueda determinar por su interés deportivo, y con una antigüedad mínima de 20 años.

- Grupo ECO

Vehículos admitidos en la Copa de España de Rallyes de Energías Alternativas (vehículos eléctricos, híbridos o propulsados por combustibles alternativos y de energía fósil de baja contaminación).

En los Grupos RS y ECO podrán ser admitidos a participar los vehículos descapotables que así fueran homologados por la FIA en su momento.

Solo en estos Grupos podrán ser admitidos vehículos completamente de serie sin arco de seguridad.

Antigüedad de un vehículo

Para calcular la antigüedad reflejada en el art. 2.1 en los diferentes grupos, se deberá tener en cuenta la fecha de matriculación que venga declarada en la documentación del vehículo y siempre en relación a la fecha de celebración de la prueba.

La fecha de matriculación debe ser demostrada por el participante.

VELOCIDADES MEDIAS DE APLICACIÓN

En Regularidad Súper Sport (RSS), la velocidad media de aplicación no será superior a los 80 km/h.

En la Regularidad Sport, (RS) y en Regularidad ECO, la velocidad media de aplicación nunca podrá ser superior a 60 Km/h.

La horquilla de velocidades de aplicación que hará públicas el Director de Carrera, serán comunicadas lo antes posible a los Comisarios Deportivos y a los Cronometradores, para que estos puedan aplicar las posibles penalizaciones al finalizar cada una de las mangas. (No al final de la competición).

En las pruebas donde se prevea una climatología adversa, lluvia, niebla, etc. el Director de Carrera, por motivos de seguridad, podrá bajar la velocidad media máxima de aplicación 5 km/h.

ORDEN DE SALIDA

Los participantes de Regularidad tomarán la Salida por delante (antes) de los vehículos de velocidad.



DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN Y PENALIZACIONES

El Director de Carrera comunicara a los pilotos y competidores, durante el Briefing, el intervalo de velocidades medias de aplicación, reflejando la velocidad mínima y máxima.

En cada competición, como mínimo se disputaran una manga de reconocimiento y cinco de puntuables, al margen del nombre o definición que se usen para las mangas de velocidad.

La primera manga (M1) servirá de reconocimiento, no siendo puntuable, pero a efectos de penalización los participantes que se excedan más del 15% de la horquilla de velocidades indicada por el Director de Carrera serán penalizados con 500 puntos que se añadirán a la clasificación final.

En competición donde se celebren entrenamientos libres, este artículo también será de aplicación, con la finalidad que estos participantes no circulen a velocidades elevadas.

En la segunda manga (M2), los participantes marcarán su velocidad media de referencia, siempre dentro de las medias indicadas por el Director de Carrera. Los participantes que se excedan o no lleguen a las medias indicadas, acumularan puntos de penalización y para estos la media de referencia pasará a ser, según el caso, la mínima o máxima indicadas por el Director de Carrera en el Briefing.

En las mangas siguientes, (M3, M4, M5 y M6), tanto en los puntos de control intermedios como en el total del recorrido, se tendrán de realizar las medias marcadas como referencia en la M2.

Los Comisarios Deportivos, junto con los oficiales de cronometraje revisarán, en cada manga, las medias de velocidad realizadas por los participantes, aplicando las penalizaciones que fueran necesarias en aplicación del cuadro adjunto.

Todo participante que exceda más del 15% de la media de referencia, ya sea en los puntos intermedios o en la llegada será penalizado con 500 puntos (una sola vez en el total de la manga) la primera vez y se excluirá de la competición en la segunda infracción.

Si un participante por avería mecánica, etc. no puede tomar la salida en la M2, su velocidad media de referencia será la obtenida en la M1 teniendo en cuenta lo indicado en el art. 5.4. Si no puede tomar la salida en una de las siguientes, será penalizado con 250 puntos. Si no puede tomar la salida en más de dos mangas, será excluido de la competición.

CRONOMETRAJE

El cronometraje se hará a la décima de segundo. Las penalizaciones serán de 1 punto por segundo y 0'1 puntos por décima de segundo. En caso de tener la posibilidad de utilizar células u otro sistema preciso en los puntos de cronometraje intermedios, también será de aplicación este sistema.

La salida en cada tramo será llevada a cabo por un reloj de cuenta atrás que indicará la hora oficial de la competición.

La ubicación idónea de los puntos de control es responsabilidad del organizador, la forma de colocación hará que resulte difícil su detección visual y a tal efecto no se colocarán junto a puntos de radio.

El número de controles secreto será 1 cada 2 km con un mínimo de 4.

En los 500 primeros metros del recorrido no se podrán instalar puntos intermedios de cronometraje, con el fin de permitir a los participantes alcanzar la media.

En cualquier caso y como doblaje, el sistema de cronometraje deberá garantizar un mínimo de 3 controles secretos para cubrir cualquier incidencia del sistema principal.

INSTRUMENTACIÓN

En las pruebas de Montaña sólo se autorizan a bordo los instrumentos originales del vehículo y un cronómetro manual.

Está prohibido cualquier tipo de aparato de medida (Terratrips, Tripmasters, GPS, relojes, teléfonos móviles, etc.). Si algún vehículo trae instalado alguno de estos aparatos, tendrá que ser retirado o, en su caso, tapado de forma que no pueda ser utilizado por el piloto.

CLASIFICACIÓN Y TROFEOS EN LA PRUEBA

La clasificación final de la competición se efectuará en orden creciente de penalizaciones de acuerdo con los puntos de penalización acumulados por cada participante.

Se hará una clasificación independiente para cada uno de los tres Grupos:

- Regularidad Súper Sport
- Regularidad Sport
- Regularidad ECO

Se proclamará ganador el participante con menos puntos de penalización acumulados al final de la competición.

En caso de empate en la clasificación final de la prueba, se resolverá siguiendo la orden de los siguientes criterios:



- El que más "0" tenga.
- El que mejor puntuación tenga en la primera manga puntuable (M3).
- El que mejor puntuación tenga en las sucesivas mangas.
- El que mejor puntuación tenga en el primer Control Secreto.
- El que mejor puntuación tenga en sucesivos Controles Secretos.

Como mínimo se entregará UN Trofeo al primer clasificado de la clasificación final de cada una de las Copas (RSS, RS y ECO).

ATRIBUCIÓN DE PUNTOS EN CADA PRUEBA

En todos los grupos, para la atribución de puntos en cada competición se tendrá en cuenta el mismo baremo de aplicación que en la Copa de España de Vehículos Históricos de Velocidad en Montaña.

CLASIFICACIONES FINALES DE LAS COPAS

El criterio para establecer las clasificaciones finales de la Copa de España de Regularidad en Montaña (RSS, RS y ECO) tendrá en cuenta los artículos de aplicación de la Copa de España de Vehículos Históricos de Velocidad en Montaña.



REGLAMENTO TÉCNICO

1. VEHICULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos vienen recogidos en el Art. 2 del Reglamento Deportivo de la Copa de España de Regularidad en Montaña.

2. PESO MÍNIMO

Grupo RSS y RS

El peso mínimo de los vehículos debe ser conforme al Anexo K vigente.

Grupo ECO

El peso de los vehículos debe corresponder a los valores indicados en la ficha técnica. Este valor será el correspondiente a la tara del vehículo, según viene definido en el Reglamento General de Vehículos.

En caso de que la tara no apareciera en la ficha técnica, se tomara como peso mínimo la Masa en Orden de Marcha (MOM) menos 75 kg.

Este es el peso real del vehículo vacío (sin personas o equipaje a bordo), sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto.

Todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si ha lugar) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, excepto el depósito de combustible que debe estar vacío.

3. NEUMÁTICOS

Grupo RSS y RS

Los neumáticos deberán estar homologados para su uso por carretera y marcados con los distintivos "E" o "DOT", de acuerdo a las normas de tráfico. Deben tener un diámetro externo mínimo de acuerdo a las especificaciones de la época para cada modelo. En cualquier caso, deberán cumplir con el perfil que corresponda a su periodo según la tabla de diámetros de rueda completa en función del periodo y del diámetro de la llanta del Art. 8.4.2 del Anexo K.

Grupo ECO

Los neumáticos deben ser todos del tipo, calidad y tamaño previstos por los fabricantes en la tarjeta técnica de la ITV, en concreto, en el apartado "Neumáticos" (tarjetas antiguas) o "L.2" (tarjetas actuales) o en el correspondiente apartado "Opciones incluidas en la homologación de tipo".

La presión máxima de inflado, durante toda la duración de la prueba, es la establecida por los fabricantes, para cualquier condición de carga, con un 10% de tolerancia.

Deberán respetar, en todo momento, la normativa del Código de Circulación vigente.

4. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Medidas de seguridad para los vehículos del Grupo RSS y RS

1. Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 2 kg, sólidamente anclado dentro del habitáculo.
2. Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960, recomendándose la instalación de arneses, excepto en los casos previstos por el artículo 3.1.5 en los que sea obligatorio.
3. Se recomienda la instalación de un cortacorrientes de seguridad dentro y fuera del habitáculo.
4. Es obligatoria la instalación de una estructura de seguridad en conformidad con el Anexo K al C.D.I., excepto para los vehículos de Gr. 1, 3 o N.

No obstante, se recomienda fuertemente instalarla en todos los vehículos.

5. Es obligatoria la instalación de asientos de competición así como arneses, en conformidad con el Anexo J al C.D.I. vigente, excepto para los vehículos de Gr. 1, 3 o N. No obstante, se recomienda fuertemente instalarlos en todos los vehículos.

Los asientos de competición deberán ser conformes a la norma FIA 8855-1999. Se proroga el límite de uso de los asientos durante un periodo suplementarios de 5 años al indicado por la norma.

Los arneses deberán ser conformes a la norma FIA 8853/98 y encontrarse en vigor.

Este artículo no será obligatorio para los vehículos del Grupo RS.

6. Todos los vehículos deberán llevar a bordo un cutter en todo momento. Debe ser fácilmente accesibles para el piloto estando sentado con los arneses o cinturones abrochados.



7. Es importante asegurar (fijar sólidamente) especialmente los tubos de escape o paragolpes, entre otros elementos susceptibles de desprenderse.
8. Los ganchos o anillas de remolque tendrán que estar claramente identificados.
9. Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, este debe estar equipado del tal forma que los reflujos de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

Medidas de seguridad para los vehículos del Grupo ECO

Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente.

Medidas de seguridad para los participantes del Grupo RSS

Es obligatorio el uso de casco con homologación FIA, para piloto y copiloto. Las normas autorizadas por la FIA para su uso en competición están reflejadas en la Lista Técnica nº 25.

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).

Medidas de seguridad para los participantes del Grupo RS y ECO

Es obligatorio el uso de casco con homologación FIA vigente o caducada. Asimismo, se permite el uso de un casco con homologación Europea vigente.

Las normas autorizadas por la FIA para su uso en competición están reflejadas en la Lista Técnica nº 25.

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).

5. PASAPORTE DE REGULARIDAD

Todos los vehículos del Grupo RSS y RS deberán disponer de un Pasaporte de Clásico de Regularidad (PCR) o un Historic Regularity Run Car Pass (HRCP) emitido por la RFEDA (Autoridad Deportiva Nacional) o cualquier otra ADN respectivamente.

Para poder obtener el PCR o HRCP, los interesados deberán dirigirse al Departamento Técnico de la RFEDA., para la expedición del citado pasaporte.

Excepciones al PCR (Pasaporte RFEDA) o HRCP (Pasaporte FIA)

Asimismo, previa aprobación del Grupo de Trabajo de Históricas, se podrán aceptar Pasaportes Técnicos emitidos por las diferentes Federaciones Autonómicas. Para ello, el interesado deberá enviar una copia del Pasaporte Técnico emitido por la Federación Autonómica al Grupo de Trabajo que, a la vista del mismo, decidirá si aceptarlo.

De igual forma, un participante que solo vaya a participar en una competición del certamen, no estará obligado a obtener uno de los pasaportes anteriores. En este caso, se le emitirá un Pasaporte Técnico de seguimiento de la RFEDA, que se elaborará in situ y que solo podrá usar en la competición que participe. En el caso de participar en una segunda competición, será obligatorio presentar el PCR o HRCP.