



FEDERACIÓN CANARIA DE AUTOMOVILISMO

PRESCRIPCIONES COMUNES Y CAMPEONATOS 2018



Federación Canaria de Automovilismo

PRESCRIPCIONES COMUNES PARA TODAS LAS COMPETICIONES DE LA FEDERACIÓN CANARIA DE AUTOMOVILISMO

ART. 1: ORGANIZACION

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo (FCA), poseedora del poder deportivo en la Comunidad Autónoma de Canarias, gobierna la organización de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Canarias que son de su propiedad exclusiva.
- 2 Un Campeonato puede estar constituido por una serie de pruebas o por una sola prueba. Los Campeonatos no pueden ser organizados más que por la Federación Canaria de Automovilismo o por otro organismo con el permiso escrito de la Federación Canaria de Automovilismo.
- 3 Con el fin de unificar y centralizar criterios en materia deportiva, la Federación Canaria de Automovilismo podrá designar un Director Deportivo con funciones ejecutivas, de control y consulta, sobre todas las pruebas que se celebren en Canarias y que supervisará, particularmente, todos los reglamentos y documentos deportivos de las distintas pruebas de carácter autonómico, así como las propuestas de los diferentes Clubes, Organizadores, Promotores, Concursantes, Deportistas y Oficiales. Además, estarán también bajo su directa supervisión las diferentes Comisiones, Delegados o Responsables de áreas de la FCA, así como el Observador.
- 4 El nombre de la entidad organizadora, título de la prueba, lugar, composición del comité organizador, cuadro de oficiales, programa, fecha, horario y demás características de la prueba se especificarán por los organizadores en el Reglamento Particular.
- 5 La entidad organizadora designará al Director de Prueba y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. También podrá designar a uno de los Comisarios Deportivos. Los demás miembros del Cuadro de Oficiales serán nombrados por la Federación Insular o Interinsular correspondiente, según el ámbito territorial de la prueba.
- 6 Los Organizadores enviarán a la Federación Canaria y a su Federación Insular/Interinsular correspondiente, con cuarenta días de antelación a la celebración de la prueba, el Reglamento Particular, el Itinerario Horario, el Rutómetro y el Plan General de Seguridad de la Prueba para su revisión. El Reglamento Particular, el Itinerario Horario y el Rutómetro se confeccionarán según modelos aprobados para la temporada en curso, publicados por la FCA y que podrán ser los propuestos por la RFEdeA en sus reglamentos deportivos.
Los Organizadores de todas las pruebas que se celebren en Canarias están obligados a publicar en la web de sus pruebas, o en su defecto en la web de su Federación Territorial, el Reglamento Particular, el Itinerario Horario, el Rutómetro y el Programa Horario con un mínimo de 30 días de antelación.
Una vez subsanadas las anomalías, en un plazo máximo de 15 días antes de la prueba, se presentará a la FCA el Reglamento Particular definitivo, y cualquier otro documento modificado, junto con los derechos de calendario establecidos.
Cumplimentados estos requisitos y presentados los permisos administrativos oportunos, la FCA emitirá el correspondiente Permiso de Organización. En caso contrario, emitirá un comunicado con la no autorización de la prueba y la pérdida de la puntuabilidad para el Campeonato.
- 7 La FCA podrá designar un Delegado de Seguridad para las pruebas puntuables de los Campeonatos que considere oportunos, sean o no autonómicos. Este no tendrá función ejecutiva alguna pero sí de asesoramiento y supervisión para poder elaborar un informe teniendo, además, libre acceso a todas las actuaciones tanto en Dirección de Prueba, tramos, parques cerrados y de asistencias, y circuitos.
Estas condiciones no tendrán efecto para aquellas pruebas de ámbito superior al Autonómico, en las que se regirán en base a las Prescripciones del Campeonato que corresponda.
- 8 La FCA podrá designar un Observador para las pruebas de los Campeonatos que considere oportunos que evaluará las mismas conforme al modelo de Informe de Inspección aprobado por la Junta de Gobierno de la FCA. Las Federaciones Insulares/Interinsulares, previa comunicación, podrán nombrar para las pruebas de los Campeonatos de Canarias un Observador que acompañará al de la FCA.
En el caso de que la FCA no designara un Delegado de Seguridad, el Observador podrá tener competencias de seguridad, aunque no tendrá función ejecutiva pero sí de asesoramiento y supervisión general, debiéndosele facilitar, en cualquier caso, el conocimiento y libre acceso a toda actuación de la Dirección de Prueba, Comisarios, Oficiales en general, y demás particularidades de la prueba.
- 9 Las solicitudes de preinspección al Campeonato deben ser solicitadas con cuarenta días de antelación a la celebración de la prueba, y deberán ir acompañadas con los derechos de calendario establecidos por la FCA. Para poder solicitar preinspección al Campeonato de Canarias es requisito indispensable pertenecer a algún Campeonato Insular o Interinsular en la temporada en curso.
- 10 La FCA podrá designar un Grupo o un Delegado Técnico que será el encargado de resolver las dudas que surjan en todos los aspectos técnicos, la unificación de criterios y la resolución de interpretaciones, haciéndolas llegar a la Junta de Gobierno de la FCA para su aprobación. Serán publicadas por la FCA mediante circular y se enviarán a las diferentes Federaciones adscritas para que sean cumplidas por todos los Comisarios Técnicos.
La FCA podrá designar asimismo, un Delegado Técnico para todas las pruebas que se estimen convenientes y actuará como coordinador del resto de Comisarios Técnicos, y sólo intervendrá de forma directa en la verificación cuando considere necesario resolver situaciones concretas o sea requerido por un Comisario Técnico. El criterio del Delegado Técnico será vinculante para el resto de Comisarios Técnicos nombrados por la Federación adscrita correspondiente. Podrá estar presente en las reuniones de los Comisarios Deportivos.

ART. 2: CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS

- 1 Las pruebas de los diferentes Campeonatos se organizarán de conformidad a las disposiciones siguientes:
 - Reglamento del Campeonato al que pertenezca la prueba, si fuera más de uno, se elegirá el de rango superior.
 - Reglamento Particular de la prueba.
 - Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de Canarias para 2018.



Federación Canaria de Automovilismo

- Reglamento del Campeonato correspondiente de la RFEdeA para 2018.
- Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de la RFEdeA para 2018.
- Reglamentos de los Campeonatos correspondientes de la FIA para 2018.
- Código Deportivo Internacional (C.D.I.).

A todas las cuales se someten los concursantes y deportistas por el solo hecho de solicitar su inscripción y participación en la prueba, renunciando, bajo pena de descalificación, a todo recurso ante árbitros o tribunales no previstos en el C.D.I.

- 2 La Federación Canaria de Automovilismo a través de su Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva juzgará todos los hechos que puedan ser objeto de sanción.
- 3 Las Federaciones Insulares/Interinsulares tienen la potestad territorial sobre la gestión de sus pruebas.
- 4 Las pruebas de los Campeonatos Provinciales, Interinsulares e Insulares se regirán por los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos de Canarias de la especialidad, excepto lo autorizado expresamente y el kilometraje de sus pruebas, que podrá ser el aprobado por su federación territorial correspondiente sin exceder, en ningún caso, los kilómetros máximos de los Campeonatos de Canarias.
- 5 El calendario de la FCA prevalecerá sobre los calendarios de los Campeonatos Provinciales, Interinsulares e Insulares. Podrán coincidir en la misma fecha pruebas de la misma modalidad (asfalto o tierra), siempre que sus campeonatos sean de ámbitos territoriales diferentes.
En ningún caso podrán coincidir en la misma fecha de una prueba de carácter autonómico, otras de idéntica especialidad (Rallies de Asfalto, Ralliesprint, Montaña, Rallies en Tierra, Slaloms, Velocidad en Circuitos o Karting) salvo expresa autorización de la FCA.
- 6 La FCA o Federación Insular/Interinsular correspondiente a su ámbito territorial, podrá autorizar pruebas solicitadas fuera de un campeonato que tendrán que cumplir lo dispuesto anteriormente, los reglamentos generales vinculantes y las medidas de seguridad establecidas.
- 7 Se establece una estabilidad reglamentaria de dos (2) años en la reglamentación, salvo aquellos casos de fuerza mayor o impuestos por motivos de seguridad por la FIA o la RFEdeA, en cuyo caso las decisiones serán tomadas y publicadas antes de finalizar el año anterior a su entrada en vigor.

ART. 3: FORMA DE PUNTUACION DE LOS CAMPEONATOS

- 1 La Clasificación se obtendrá sumando las puntuaciones obtenidas en las distintas pruebas. Los deportistas que no tengan licencia española o que tengan licencia española y no pertenezcan al ámbito territorial de la FCA (xx-xxx-C), en el caso de poder participar en las pruebas, no puntuarán ni bloquearán en las diferentes Clasificaciones de los Campeonatos, salvo expreso acuerdo o autorización de la FCA, previa solicitud de inscripción específica de participación.
- 2 Para todos los campeonatos, en caso de descalificación o sanción deportiva que implique la pérdida de los puntos obtenidos, no se podrá considerar esa prueba como resultado a descontar («0 puntos»).
- 3 En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general final que comprenderá a todos los participantes.

La atribución de puntos se hará por el siguiente baremo:

CLASIFICACIÓN GENERAL FINAL

- 1º 35 puntos
- 2º 30 puntos
- 3º 27 puntos
- 4º 25 puntos
- 5º 23 puntosº
- 6º 21 puntos
- 7º 19 puntos
- 8º 17 puntos
- 9º 15 puntos
- 10º 13 puntos
- 11º 11 puntos
- 12º 9 puntos
- 13º 8 puntos
- 14º 7 puntos
- 15º 6 puntos
- 16º 5 puntos
- 17º 4 puntos
- 18º 3 puntos
- 19º 2 puntos
- 20º 1 puntos

Del 20º en adelante, todos los participantes obtendrán 1 punto.

Clasificación Tramo Cronometrado Plus (TC plus)

- 1º 3 puntos
- 2º 2 puntos
- 3º 1 punto

CLASIFICACIÓN POR CATEGORÍAS

- 4 Para el Campeonato de Categorías establecerán las mismas clasificaciones previstas en el apartado anterior, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a cada una por separado.



Federación Canaria de Automovilismo

- 5 La clasificación de los Campeonatos de Categorías, se hará sumando los puntos obtenidos por cada equipo con vehículo de la misma categoría.
- 6 Los Copilotos formarán equipo con los Pilotos y se premiará a ambos indistintamente. Para definir el equipo si hubiese un cambio de Copiloto prevalecerá aquel que haya realizado más participaciones, en caso de empate, el de la primera prueba.
- 7 En los Campeonatos Interclubs se sumarán todos los puntos obtenidos por los equipos pertenecientes a un club, escudería o concursante colectivo, que figuren en la clasificación final del Campeonato de Pilotos.
- 8 En los Campeonatos de Marcas se sumarán todos los puntos obtenidos en la clasificación del Campeonato de pilotos por las diferentes marcas que hayan formulado su inscripción en dicho Campeonato.
- 9 Para todos los empates en las clasificaciones (pruebas, etapas, campeonatos, etc.) se resolverán a favor de aquel que obtenga mejor resultado en la primera prueba del campeonato o tramo cronometrado del evento a celebrar. Si persiste el empate se recurrirá a los resultados de la segunda, y si aún persiste, las siguientes hasta que se resuelva.
En los empates de los Campeonatos de Interclubs y Marcas, se resolverá a favor de aquel que tenga mayor número de participantes clasificados.
- 10 El equipo es el responsable de que los datos que figuren en las diferentes clasificaciones sean correctos, utilizando siempre el mismo nombre y abreviatura, reclamando ante el organizador la corrección de los mismos a los efectos de evitar confusiones al establecer las clasificaciones generales.
- 11 Las reclamaciones a las Clasificaciones de los distintos Campeonatos se deberán presentar por escrito, acompañadas de la correspondiente caución establecida con carácter general, en la Secretaría de la Federación que corresponda al ámbito territorial dentro de los siete días naturales después de su publicación (parciales y final), entendiéndose que las clasificaciones parciales anteriores publicadas se dan por conformes en todos sus aspectos. La Federación respectiva actuará a través de su Junta de Gobierno y emitirá su resolución contra la que se podrá apelar en el plazo máximo de dos (2) días naturales ante el Comité o Juez Único de Apelación de la FCA.
- 12 Todo Piloto o Copiloto premiado en cualquier Campeonato o Prueba tiene la obligación de recoger personalmente el premio o trofeo obtenido, salvo caso de fuerza mayor. En este último caso tendrá que comunicarlo por escrito a la Federación correspondiente al ámbito del mismo o al Organizador de la prueba, según corresponda, donde figure la persona designada y las causas. En caso de incomparecencia no justificada se entenderá que el equipo (piloto, copiloto y concursante) renuncia a los premios y trofeos así como a los puntos obtenidos en la prueba, sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que pueda dar lugar.

ART. 4: SEGUROS

- 1 Los Organizadores contratarán una póliza de seguros que cubra tanto la responsabilidad civil obligatoria como el pago de aquellas sumas que resulten civilmente responsables los participantes por accidentes o incendios causados por automóviles que tomen parte en la prueba.
- 2 En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito al Organizador, Director de Prueba o a la Federación Territorial correspondiente, lo antes posible y en un plazo máximo de veinticuatro horas.
- 3 Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los organizadores y los pilotos titulares quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la Organización. Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios deportistas y los automóviles participantes.
- 4 Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil, los concursantes y deportistas quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportunos.
- 5 Los concursantes y deportistas, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la Entidad y a los organizadores de la prueba, así como a las Federaciones, y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos.
- 6 En caso de accidente el Organizador no es responsable del traslado del vehículo. Las grúas previstas por la organización sólo se encargarán de desplazar el vehículo a la zona segura más próxima, con el único fin de dejar el trazado libre para continuar la prueba.

ART. 5: LICENCIAS.

- 1 Los concursantes y deportistas estarán obligados a poseer las correspondientes licencias federativas, valederas para el año en curso.
- 2 Si el piloto de un vehículo es, además, el concursante, éste deberá poseer las licencias de piloto y concursante.
Al objeto de agilizar y hacer más operativas la verificación de la documentación necesaria para la participación de los equipos en la Prueba, los organizadores deberán solicitar a los equipos antes del comienzo de la Prueba la siguiente documentación:
 1. El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el concursante y que las características del vehículo (Marca, tipo, categoría y cilindrada y con ésta el grupo y la categoría) corresponden con la normativa.
 2. Control de licencias (**comprobando los datos en las páginas web de la FCA o de la RFEdeA**).

MUY IMPORTANTE: El día de las verificaciones **ÚNICAMENTE** tendrá que hacerse entrega a los Participantes de la documentación y/o material reglamentado.

En el caso de ser solicitadas, la no presentación de licencias y copia de la licencia de concursante colectivo podrá ser sancionado por el Colegio de Comisarios Deportivos con la no autorización a tomar la salida en la Prueba.

- 3 Todo deportista con licencia de piloto que tenga retirado el carnet de conducir por resolución de la autoridad competente, está obligado a comunicarlo inmediatamente a la FCA o a su Federación territorial correspondiente, o a la RFEdeA.

ART. 6: INSCRIPCIONES

- 1 Las solicitudes de inscripción serán recibidas a partir de la publicación del Reglamento Particular por el correspondiente comité organizador, donde se indicará la dirección para cursar las solicitudes, su importe y demás particularidades.



Federación Canaria de Automovilismo

- 2 La organización puede señalar asimismo, condiciones especiales para la inscripción de equipos oficiales de escudería o determinadas marcas comerciales, previa aprobación de la FCA.
- 3 Toda solicitud de inscripción para ser válida, deberá ser cumplimentada de conformidad con el impreso facilitado por la organización, firmada tanto por el concursante como por el piloto.
Toda omisión o falsa indicación de datos en general, y particularmente sobre la calificación del vehículo, podrá entrañar la descalificación del equipo, sin perjuicio de sanciones más severas que podrán ser solicitadas al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la Federación Canaria de Automovilismo.
- 4 No se admitirá ninguna solicitud que no venga cumplimentada con todos los datos que en ella se solicitan.
- 5 Toda inscripción debe ir acompañada, bajo pena de nulidad, de los derechos correspondientes.
- 6 El cierre de inscripciones se realizará como fecha límite el Viernes de la semana anterior a la prueba, a las 20:00 horas.
- 7 Las inscripciones podrán realizarse por medio de fax, telegrama, correo electrónico u otra vía telemática, en la web designada por la organización, antes de la hora límite del cierre de las inscripciones, acompañada del justificante del importe de la inscripción. La falta de cualquiera de estos requisitos invalidará toda solicitud de inscripción recibida en la entidad organizadora después de la fecha de cierre.
- 8 Los concursantes que cursen su solicitud por correo deberán tener en cuenta la conveniencia de ser enviada previamente por fax o mail (indicando: concursante, piloto, vehículo, marca y categoría), con tiempo hábil para que llegue al comité organizador antes de la hora límite de cierre de inscripciones. Los concursantes que no cumplan esta recomendación asumen a su cargo el riesgo de quedar excluidos de la lista de solicitudes que debe confeccionar la organización inmediatamente después de la hora de cierre.
Las solicitudes enviadas por telegrama quedarán sin validez si no se recibe la confirmación por carta con todos los requisitos o si la fecha del matasellos de correos es posterior a la del cierre de inscripción.
- 9 Derechos de inscripción máximos:
Para todos los casos, si no se acepta la publicidad opcional, los derechos serán dobles.
Rallies: 320 € para todos los participantes, excepto para copas monomarcas y Ctos. de Promoción que serán 300€.
Montaña: 240 € para todos los participantes, excepto para copas monomarcas y Ctos. de Promoción que serán de 220 €.
Rallysprint: 240 € para todos los participantes, excepto para copas monomarcas y Ctos. de Promoción que serán 220 €.
Regularidad Sport: 250 € para las pruebas de rallies y 170 € para las pruebas de rallysprint y montaña.
Slalom: 150 €
Velocidad en Circuito: 200 €.
Karting: 120 € para las categorías alevín y cadete y 150 € para el resto de categorías.
Canon Copas Monomarca de carácter Regional: 3600 €
- 10 Los derechos de inscripción quedarán en poder de los organizadores aun cuando los participantes no tomen la salida. Podrá ser reintegrada a los concursantes una parte del importe de los derechos que por causa de fuerza mayor, aceptada por la organización, no puedan tomar la salida y lo hayan comunicado, como mínimo, con cuatro días de antelación al día de la prueba. La totalidad de los derechos podrá ser devuelta en el caso de haber sido rechazada la inscripción o en caso de anulación de la prueba.
- 11 Queda prohibido inscribir un deportista o un vehículo más de una vez en la misma prueba. En las pruebas de slalom se autoriza la inscripción de dos equipos con el mismo vehículo, siempre y cuando el formato y desarrollo de la prueba lo permitan.
- 12 No se admitirán inscripciones en las que el piloto o el copiloto del vehículo figuren expresados como XXX.
- 13 Los organizadores tienen la facultad de rechazar cualquier inscripción según lo reglamentado en el CDI.
Una vez finalizado el plazo de admisión de solicitudes se establecerá una lista de inscritos, teniendo en cuenta su palmarés y orden de recepción de las mismas, a criterio del Comité Organizador y con el visto bueno de la FCA.
Podrán ser designados un cierto número de suplentes para cubrir las bajas que pudieran producirse.
- 14 Por el mero hecho de su inscripción, todo concursante se compromete, por sí mismo y por su piloto, a conocer y aceptar el presente Reglamento General y el Particular de la Prueba. Reconoce como única jurisdicción deportiva la establecida por el C.D.I. y declara aceptar todas sus disposiciones sin restricción alguna, así como también las decisiones de los organizadores y oficiales.
- 15 El Comité de Organización de cada prueba puede reservarse el derecho de anular la prueba si la cantidad de inscritos registrados el día del cierre de inscripciones es inferior a un número a determinar por dicho Comité y que deberá figurar en el Reglamento Particular. Los interesados serán avisados inmediatamente de la decisión de anular la prueba.
- 16 En caso de fuerza mayor, o por razones de seguridad, conforme determina el C.D.I., si la prueba no se pudiera realizar los organizadores no serán responsables ante los concursantes y no tendrán más obligación que la de devolver los derechos de inscripción.

ART. 7: CAMBIOS - SUSTITUCIONES

- 1 Una vez cerrada la inscripción no se admitirá el cambio de concursante.
- 2 Un miembro del equipo podrá ser sustituido con el acuerdo:
 - a) Del Comité Organizador, antes del comienzo de la entrega de documentación.
 - b) De los Comisarios Deportivos, entre el comienzo de la entrega de documentación y hasta la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.
- 3 Sólo la Federación Canaria de Automovilismo podrá autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.
- 4 El cambio de vehículo se permitirá hasta las Verificaciones Técnicas siempre y cuando pertenezca a la misma categoría y grupo que el vehículo inicialmente inscrito.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 8: ADMISION DE VEHICULOS, CATEGORÍAS.

CATEGORÍA	VEHÍCULOS	
1	WRC	
	RRC	
	GRUPO N+	
	GT RALLY/R-GT	
	Nacional 1 (N1) y Nacional 5 (N5)	
	R-4 FIA	
	Prototipo E1 Nacional y Prototipo E2 Nacional (*)	
	GR.A / TA / TB / A2 / H / T	Mayor de 2000 c.c.
	KIT CAR	Mayor de 1600 c.c.
	R-5 FIA	
	R-5 +	
	Silueta(Sólo montaña y circuito)	
	Súper 2000	
2	Nacional 2 (N2)	Mayor de 2000 c.c.
		De 1601 a 2000 c.c.
	R-3 T FIA	
	R-3 FIA	
	GR.A / TA / TB / A2 / H / T	De 1601 a 2000 c.c.
	KIT CAR	Hasta 1600 c.c.
3	Gr.N/TN	Mayor de 2000c.c.
	R-2 FIA	
	R-3 D FIA	
	Nacional 2 (N2)	De 1401 a 1600 c.c.
		Hasta 1400 c.c.
4	GR.A / TA / TB / A2 / H / T	De 1401 a 1600 c.c.
	Nacional 3 (N3)	Mayor de 2000 c.c.
		De 1601 a 2000 c.c.
	Gr. N / TN	De 1601 a 2000 c.c.
5	R-1 FIA	
	Nacional 3 (N3)	De 1401 a 1600 c.c.
		Hasta 1400 c.c.
	GR.A / TA / TB / A2 / H / T	Hasta 1400 c.c.
	Gr.N/TN	De 1401 a 1600 c.c.
		Hasta 1400 c.c.

(*) Estos vehículos para poder participar en pruebas de rallies de asfalto, tendrán que adecuarse a la normativa de rallies. Además, en todas las pruebas en las que participen entrarán en la clasificación general.

1 Será de aplicación, donde corresponda, la normativa recogida en los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos de España de las distintas modalidades, estando admitidos todos los vehículos permitidos por la RFEdEa en los citados reglamentos.

2 Además, se autoriza:

-La participación de vehículos de los **grupos A, B y N** durante un período suplementario de 10 años siguientes a la expiración de su homologación. Una vez finalizado este período estos vehículos pasarán a denominarse TA, TB y TN.

-Los vehículos del **grupo TA** deberán regirse por su ficha de homologación de grupo A.

-Los vehículos del **grupo TB** deberán regirse por su ficha de homologación de grupo B.

-Los vehículos del **grupo TN** deberán regirse por su ficha de homologación de grupo N.

Todos deberán regirse por la ficha de homologación de la fecha en la que caducó.

Dentro de los vehículos de Grupo A se incluyen los **WRC** y **KIT CAR** de acuerdo con el vigente Anexo «J» del CDI.

Los vehículos que no hayan sido homologados estarán encuadrados dentro del grupo T y se regirán por su ficha de grupo T expedida por la FCA.

Los vehículos que hayan pertenecido a una copa monomarca, estarán encuadrados dentro del grupo A2 y se regirán por su ficha de la copa. Los que no tengan ficha tendrán que expedir la misma en la FCA y su preparación será la permitida por el Anexo «J» del año en curso para grupo A.



Federación Canaria de Automovilismo

Para aquellos elementos que necesitan estar homologados en grupo A como una variante de opción (VO), por ejemplo: frenos, relación de cambios, autoblocante..., podrán llevar la pieza original del vehículo de serie o la autorizada por el Reglamento Técnico de la Copa.

No serán admitidas las especificaciones VK, S1600 ni WRC.

- 3 Vehículos **grupo T**: se permitirá participar a los vehículos del grupo T con la normativa del 2006. Ver anexo 1. Se admiten en este grupo vehículos no homologados de nueva creación. Para los vehículos que tengan ficha de homologación y que no hayan sido homologados para la especialidad en la que participan, se podrá utilizar la misma, así como todas sus extensiones, sean del tipo que sean. Entrarán en la Clasificación General pero no bloquearán y tendrán un Campeonato independiente. La FCA nombrará una Comisión que estudiará los cambios que se introducirán de cara a la temporada 2019.

La configuración mínima de la jaula de seguridad será como sigue:

	Con copiloto	Sin copiloto
Coches homologados hasta 31-12-2001	Dibujo 253-35A Anexo J 2018	Dibujo 253-35A o simétrico Anexo J 2018
Coches homologados entre el 01-01-2002 y el 31-12-2004	Dibujo 253-35A Anexo J 2018	Dibujo 253-36A o simétrico Anexo J 2018
Coches homologados entre el 01-01-2005 y el 31-12-2005	Dibujo 253-35B Anexo J 2018	Dibujo 253-36B o simétrico Anexo J 2018
Coches homologados a partir del 01-01-2006	Dibujo 253-35C Anexo J 2018	Dibujo 253-36C o simétrico Anexo J 2018

Las barras de las puertas y los refuerzos del techo pueden variar de acuerdo con los artículos 253-8.3.2.1.2 y 253-8.3.2.1.3. del Anexo J 2018.

Para los vehículos que lleven barras homologadas por el fabricante o por una ADN y las lleven según su ficha de homologación serán válidas.

El resto de las medidas de seguridad serán según el anexo "J" para el año en curso.

- 4 Vehículos **grupo H**: Serán admitidos a participar y a puntuar los siguientes vehículos según las categorías adjuntas:

Categoría Pre-81 (H81): Grupos 1, 2, 3, 4 y 5 homologados al 31.12.1981 bajo el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos 2018, más Anexo K de la FIA. Será obligatorio el Pasaporte Técnico: HTP ó PTVC + Ficha de Homologación FIA, o solo que cumpla con la Ficha de Homologación FIA.

Categoría Pre-90 (H90): Grupos A, N y B homologados entre 01.01.1982 y 31.12.1990 bajo el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos 2018, más Anexo K de la FIA. Será obligatoria la Ficha de Homologación FIA. Lasbridas están limitadas a, Grupo A: 38 mm y Grupo N: 36 mm.

En las pruebas puntuables de los Campeonatos de Canarias, serán admitidos a participar sin puntuar, ni bloquear, ni optar a la clasificación Scratch de la prueba, los siguientes tipos de vehículos:

Clase 5 (H5): Vehículos modificados con respecto a las especificaciones de la época Grupos 1, 2, 3, 4, 5, A, N y B homologados hasta el 31.12.1990 bajo el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos 2018, más Anexo K de la FIA. Será obligatoria la Ficha de Homologación FIA.

- 5 Vehículos del **Grupo CM y CM+** estarán de acuerdo a las prescripciones técnicas del Campeonato de España de Montaña para este grupo de la temporada en curso.

ART. 9: MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

- 1 Todos los concursantes deberán acondicionar sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad, en la medida que para cada categoría les corresponde, de acuerdo con lo exigido en el anexo «J» de 2018 y reglamentos para pruebas de carácter regional o provincial.
- 2 Seguridad de los participantes según normativa vigente de la RFEdeA.
- 3 En montaña, a los vehículos de grupo N, les será posible modificar el escape según lo siguiente: retirar el interior del silencioso de origen o bien modificar el escape a partir del primer silencioso hacia la salida, las dimensiones máximas del tubo serán las de la tubería situada más arriba del primer silencioso.

La salida deberá efectuarse por el mismo lugar que el escape original. Esta libertad no debe entrañar modificaciones de carrocería.

Se autoriza el montaje de piezas suplementarias para la fijación del escape.

En caso de existir dos entradas en el primer silencioso, la sección del conducto modificado deberá ser inferior o igual al total de las dos secciones de origen (Boletín 225-1-88).

- 4 Todos los vehículos deben poseer: dos fijaciones suplementarias (trabas metálicas) «tipo americano» en el capó y dos trabas metálicas en el maletero, dejando inoperante las de origen (para todas las categorías) en las condiciones descritas en el anexo «J».
- 5 Se autoriza en montaña el montaje de protecciones inferiores, con la condición de que sean efectivamente protecciones, que respeten la distancia al suelo, que sean desmontables y que sean concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los elementos siguientes: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósitos, transmisión, escape... etc.



Federación Canaria de Automovilismo

- Ninguna protección puede intervenir en la aerodinámica del vehículo.
- 6 El Reglamento Particular podrá ampliar o aconsejar otras medidas de seguridad.
- 7 Pesaje de los vehículos:
En caso de que en las verificaciones previas exista báscula, ésta será la oficial, estando a disposición de los equipos interesados. Se recuerda que la tolerancia permitida es +/- 0.2% del peso mínimo con y sin equipo.
Para los vehículos que han finalizado su homologación FIA, los pesos estarán de acuerdo con el anexo J de la temporada en que expiró dicha homologación.
- 8 El número de cajas de cambio es libre.
- 9 El uso de calentadores de neumáticos es libre.
- 10 Sólo se podrán usar dos turbos por rallye y vehículo, el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.
Lasbridas de los turbos para Rallies y Montaña se regirán según la normativa FIA para Rallies de la temporada en curso. En los vehículos de Grupo A, N+, TA y T se permite la utilización de brida de 36 mm. Los vehículos de grupo N y TN montarán 33 mm. Los vehículos GT Rallye llevarán la brida que cumpla con las especificaciones de serie del vehículo.
Para los grupos TB montarán la brida correspondiente al Anexo J del año en que perdieron su homologación.
A partir de la Temporada 2019, en adelante, se seguirá lo reglamentado por la RFEdeA en materia de bridales de los turbos para Rallies (asfalto y tierra) y Montaña.
- 11 En la temporada 2018 y sucesivas, los neumáticos permitidos en los campeonatos de la FCA serán los reglamentados por la RFEdeA.
Los neumáticos en montaña serán libres, no estando permitidos neumáticos de tacos o de tierra, ni aquellos que por su desgaste o forma supongan un peligro constatado en la conducción deportiva. Los cuatro neumáticos tienen que ser del mismo modelo: prueba o serie.
Los neumáticos tienen que cumplir la normativa con respecto a marcadores de profundidad (1,6 mm). Los neumáticos que no tienen marcadores de profundidad están obligados a hacer una marca de 1,6 mm. de profundidad en las tres zonas: interna, central y externa, para poder comprobar su estado en todo momento. No se permite el uso de neumáticos degradados o desgastados que no garanticen los mínimos establecidos, así como aquellos caducados según indicación del fabricante.
- 12 Para todas las categorías y todas las pruebas, los vehículos irán provistos de desconectador según art. 253.13 del Anexo J. No se permite el mando exterior por cable sin funda, el desconectador deberá ser accionado por una palanca o interruptor fijo a la carrocería.
- 13 Están prohibidas las maniobras previas de aceleración y zig zag en todas las zonas de control con salidas de las pruebas. Las sanciones impuestas por la infracción de esta norma irán desde sanción económica de 150 €, 5 minutos de penalización o descalificación cuando revista una especial gravedad, sobre todo en lo referente a reincidencia, a criterio de los Comisarios Deportivos.
- 14 Durante todo el desarrollo de una prueba que tenga tramos de carretera abierta al tráfico, los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan podrán ser sancionados.
Los Agentes de Tráfico que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un equipo, deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.
Incluso si decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir aplicación de las penalizaciones previstas en este reglamento, bajo reserva que:
1. La notificación de infracción llegue por vía oficial o por escrito, antes de la clasificación final.
 2. La denuncia sea lo suficientemente detallada para determinar, sin lugar a dudas, la identificación del vehículo, el hecho denunciado y el lugar de la infracción.
- No respetar el Código de la Circulación:
- 1^a Vez.- Mínimo la sanción propuesta por la Autoridad de Tráfico.
 - 2^a Vez. Mínimo el doble de la propuesta por la Autoridad de Tráfico.
 - 3^a Vez. Descalificación.
- Las sanciones deben entenderse dentro de la misma Temporada Deportiva.
- 15 KIT CAR: los vehículos Kit-Car hasta 2.000 c.c. se regirán por su ficha de homologación FIA de origen. Los vehículos que lleven montado la VK colector de admisión y colector de escape no homologados, tienen que colocar una pieza calibrada en la admisión con las medidas que define su ficha de homologación. Dicha pieza tendrá que disponer de los elementos necesarios para poder ser precintada y su diseño tendrá el visto bueno de la Comisión Técnica de la FCA.
El peso de los Kit Car y el de los vehículos que lleven montado la VK colector de admisión y colector de escape no homologados, es el establecido según la reglamentación de la Real Federación Española de Automovilismo (950 Kg 1600 c.c. y 1000 kg 2000 c.c.)

ART. 10: PUBLICIDAD

- 1 Queda autorizada toda publicidad comercial sobre los vehículos participantes, siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa.
- 2 Queda prohibida toda la publicidad comercial dando cuenta de resultados o nombre del Campeonato que no sean los oficialmente publicados por la organización o por las Federaciones, bajo pena de la retirada de los puntos obtenidos por los concursantes en la prueba o pruebas en cuestión.
- 3 Los concursantes que al formalizar su inscripción acepten la publicidad contratada por la organización deberán ostentarla en sus vehículos durante el transcurso de toda la prueba, es decir, desde las verificaciones hasta que se levante el parque cerrado de fin de prueba. Contravenir esta norma implicará la descalificación de la prueba. Es responsabilidad del concursante o su piloto velar por la misma.
- 4 Los Organizadores podrán contratar como publicidad facultativa cualquier marca y/o producto, pudiendo los concursantes rechazarla siempre que se paguen derechos de inscripción dobles.



Federación Canaria de Automovilismo

- 5 Los concursantes inscritos en una Copa o Trofeo aprobado por la Federación, dentro de su ámbito territorial, podrán rechazar la publicidad facultativa contratada por un Organizador sin tener que pagar derechos dobles, siempre que sea incompatible con la publicidad obligatoria de dicha Copa o Trofeo.
- 6 Los espacios reservados para la publicidad opcional (publicidades del Organizador) es una banda colocada junto a ambos números de competición, y debajo de éstos, de 25 cm. de alto x 50 cm. de largo, quedando terminantemente prohibido recortar la misma.
- 7 Las medidas de los números y placas (Si el organizador dispusiera de ellas) serán como máximo para:
 - .- Números: 23 cm. de alto x 23 cm. de ancho.
 - .- Placa delantera: 40 cm. de ancho x 30 cm. de alto.
 - .- Placa trasera: 30 cm. de ancho x 20 cm. de alto.
- 8 Se permite un espacio de 23 cm. de alto x 50 cm de ancho junto al número, en un solo lado, a disposición de los organizadores con vistas a incluir, oportunamente, una publicidad. En todo caso el número debe respetar un fondo negro para la inserción de cifras en color blanco o amarillo, con el mayor tamaño posible dentro del espacio reglamentado.
- 9 Los Números estarán siempre colocados en las puertas delanteras en el margen superior delantero en posición horizontal, para su correcta visualización.
- 10 Queda prohibido realizar publicidad de la clasificación final de un Campeonato, Copa o Trofeo hasta que no haya finalizado la última prueba y la clasificación final haya sido confirmada definitivamente por la FCA.
- 11 La imagen de la FCA y de la Federación Insular/interinsular correspondiente al ámbito territorial de la prueba, deberá estar visible en todo momento en el pódium, cartel y toda publicación referente a la prueba (Web, documentación, etc.). En la parte superior izquierda de toda la documentación deportiva figurará el logotipo de la FCA, en el centro el nombre de la prueba y a la derecha el logotipo del Club Organizador y el de la Federación Insular/Interinsular correspondiente al ámbito territorial de la prueba. Se prohíbe a los organizadores utilizar la imagen y el nombre de cualquier Federación Insular/Interinsular que no corresponda al ámbito territorial de una prueba. Para el resto referente a la imagen, prensa y Protocolo de la FCA será vinculante lo descrito en las P.C.C.C.T.C.E. El incumplimiento de esta norma podrá ser sancionado por la FCA.
- 12 La Federación Canaria de Automovilismo se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa u organización comercial a un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Canarias.

ART. 11: RECONOCIMIENTOS:

- 1 En las pruebas puntuables para Campeonatos de rango superior, será válida la Reglamentación autorizada por la RFEdeA o la FIA.
- 2 En los Rallies de Asfalto están prohibidos los reconocimientos durante los 7 (siete) días anteriores a la celebración de la prueba coincidiendo con el Cierre de Inscripciones. Los pilotos y copilotos residentes en otra isla diferente a la de la sede de la prueba, podrán realizar reconocimientos el jueves y viernes hasta la hora de comienzo de las verificaciones técnicas, siempre y cuando lo soliciten por escrito a la Federación correspondiente al ámbito territorial de la prueba. La FCA, en casos excepcionales, podrá autorizar al organizador a convocar reconocimientos controlados de aquellas zonas que hayan sufrido modificaciones o alteraciones.

A los pilotos residentes en la isla donde se celebre la prueba, se les permite una pasada controlada por la organización en la jornada de las verificaciones técnicas. Estos reconocimientos deben ser solicitados antes del cierre de inscripciones. El organizador podrá establecer un coste adicional a los reconocimientos de los pilotos locales, con un importe máximo de 20 €

- 3 En las Pruebas de Montaña y en los Ralliesprint están prohibidos los reconocimientos el mismo día de la prueba.
- 4 En los Rallies de Tierra y en todas las pruebas en circuito están prohibidos los reconocimientos, salvo los programados y controlados por el Comité Organizador el día anterior a la celebración de la prueba, según el Programa Horario de la misma.
- 5 Para todos los casos y fuera de los plazos de prohibición, los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características: Vehículos de estricta serie, no podrán llevar publicidad ni adhesivos, no está autorizado el arco de seguridad, el cinturón de tipo Arnés, los asientos baquets y los faros adicionales que no sean los de serie.
- 6 Para todos los casos los vehículos de prueba y los coches 'liebres' están prohibidos, bajo pena de descalificación del equipo.
- 7 Control y penalizaciones

La Federación podrá nombrar jueces de hechos para efectuar controles, además de los que puedan establecer las Autoridades Gubernativas y locales para el control de lo especificado en el presente artículo. En cualquier caso, deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes. Todos los oficiales nombrados en el reglamento particular de la prueba serán Jueces de Hechos para el control de reconocimientos a todos los efectos deportivos.

Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los jueces y autoridades antes mencionadas, tanto sobre la práctica de reconocimientos no permitidos, como la vulneración de las normas de tráfico vigentes, llevará consigo las siguientes sanciones:

- Según Anexo 1 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.
- Las infracciones a las normas de tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en este reglamento, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA por si estima oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

Esta penalización será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión, antes del inicio de la prueba, teniendo en cuenta la gravedad de la misma. Los casos de reincidencia serán remitidos por la Federación correspondiente al ámbito territorial de la prueba al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA por si estima oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

ART. 12: CARBURANTE

El carburante deberá ajustarse a la normativa F.I.A. En cualquier momento de la Prueba, los comisarios podrán solicitar muestras para su análisis.

Se permite la utilización de carburantes ecológicos.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 13: CONDICIONES GENERALES DE LAS PRUEBAS

- 1 Una vez establecido el Calendario de pruebas por la Asamblea de la FCA, éstas no podrán ser modificadas, salvo causa de fuerza mayor, previa solicitud dirigida a la FCA explicando los motivos del cambio solicitado y acompañada de la caución de 300 €, que será devuelta si la Junta de Gobierno de la FCA considera la causa de fuerza mayor ajena a la organización. Si una prueba establecida en el Calendario Oficial no se celebrara, quedará fuera de Campeonato para las siguientes temporadas, teniendo que pasar el trámite de preinspección previo pago de una sanción económica de 1.000 €, salvo causa de fuerza mayor debidamente justificada y estudiada por la Junta de Gobierno de la FCA, como cualquier otra prueba, para acceder al mismo. La FCA podrá establecer pruebas reserva por si alguna no se celebrese.
- 2 Si existen deportistas del ámbito territorial de la FCA participando en Campeonatos Nacionales, no podrán coincidir en los calendarios de los Campeonatos de Canarias de la misma especialidad pruebas en la misma fecha, salvo expresa autorización de la FCA.
- 3 Los organizadores estarán al corriente de todos sus pagos en las diferentes tasas y servicios contratados en anteriores ediciones para poder obtener el permiso federativo de organización en las pruebas de la temporada en curso.
- 4 La relación completa de inscritos, con la adjudicación de los números de orden, será publicada, como máximo, con cuarenta y ocho horas antes del comienzo de la prueba.
- 5 En todas las pruebas en las que se programe un Control Horario de entrada a Verificaciones Técnicas, se penalizará con un (1) segundo por cada minuto de retraso, a aplicar como se indica a continuación:
 - Rallies: a sumar a los tiempos conseguidos o asignados en los Tramos Cronometrados, es decir, en las mismas condiciones que cualquier otro C.H., pero penalizando sólo por retraso.
 - Resto de pruebas: sumando dicha penalización al mejor de los tiempos realizados en las pruebas o mangas clasificatorias.
- 6 En su caso, la caravana de seguridad tendrá como mínimo coche 0, 00 y escoba. Queda prohibido utilizar en la caravana de seguridad cualquier vehículo de competición o semi-competición, excepto en el coche 0 y 00. Para estos vehículos de competición y semi-competición, es condición indispensable que los ocupantes de ambos vehículos (piloto y copiloto) estén provistos de casco, sistema de retención frontal de cabeza RFC (Hans o Hybrid) y ropa ignífuga, siendo obligatorio para todos los miembros de la caravana, estar en posesión de licencia federativa vigente en el año en curso.
- 7 Todas las clasificaciones publicadas (oficiales, parciales, provisionales, etc.) reflejarán lo antes posible las penalizaciones aplicables en tiempo. En su caso, los Comisarios Deportivos estarán en contacto permanente con la Dirección de Carrera durante el desarrollo de la prueba para resolver lo antes posible cualquier posible penalización.
- 8 Si un rallye es suspendido por cualquier causa antes de finalizar el mismo, la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:
 - a) Si se ha disputado un tramo cronometrado (TC) y menos del 30% del kilometraje previsto de TC, se adjudicara el 25% de los puntos establecidos en el Reglamento.
 - b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de TC, sera adjudicado el 50% de los puntos establecidos en el Reglamento.
 - c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos en el Reglamento.
- 9 Para todas las pruebas, y una vez finalizadas, se remitirá a la Federación Canaria de Automovilismo, en el plazo máximo de siete (7) días, un dossier de la prueba (actas, reclamaciones, penalizaciones, listados, etc.) e incluirá especialmente una relación de inscritos, relación de autorizados a tomar la salida y clasificación final en las que figure el nombre completo de todos los participantes con el fin de poder elaborar los campeonatos. El incumplimiento del presente precepto podrá suponer para el organizador de la prueba una sanción económica de 300 €, sin perjuicio de otras sanciones disciplinarias que se derivaran.
- 10 Cuando en una prueba haya Ceremonia de Salida, los organizadores podrán optar por subir a la rampa final de prueba solamente a los participantes que hayan logrado trofeo, lo cual deberá estar reflejado en su Reglamento Particular. En el caso de que el organizador opte por subir a la rampa final a todos los participantes que hayan finalizado la prueba, los participantes sin derecho a trofeo podrán rehusar el paso por ésta y pasar directamente a Parque Cerrado. En cualquier caso, todos los participantes con derecho a trofeo al término de una prueba, serán los primeros en subir a la citada rampa.
- 11 En una prueba en la que haya Ceremonia de Salida, podrá organizarse una Prueba Súper Especial como tramo espectáculo, que no podrá dar comienzo en ningún caso hasta que no haya finalizado la Ceremonia de Salida para todos los participantes y se den, en su caso, las mismas condiciones de nocturnidad para todos los equipos.
- 12 Salvo que se solicite a la FCA como un evento aparte, están prohibidos los espectáculos finales de trompos independientes al desarrollo de la prueba. Aquellos pilotos que realicen espectáculos finales no autorizados, serán descalificados de la prueba y el Colegio de Comisarios Deportivos trasladará informe al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.
- 13 La Asamblea de la FCA autoriza a realizar Controles Antidopaje en pruebas de ámbito canario, a similitud con lo aplicado por la Real Federación Española de Automovilismo, incluyendo controles de alcoholémia tanto por el método de extracción de sangre como por el de aire expirado con la normativa de aplicación del Código de la Circulación, así como las homologaciones autorizadas para alcoholímetros de la Guardia Civil de Tráfico.
- 14 Tendrán que existir baños públicos para la utilización de los participantes en las inmediaciones de los Parques de Asistencia de Rallies y Subidas. En caso de que no existiera esta posibilidad, se exigirá la utilización de baños químicos en número suficiente.
- 15 Rallysprint (Descripción): Pruebas celebradas según la normativa del campeonato de rallies de asfalto sobre un único tramo cronometrado en ambos sentidos, de no más de 9 Kms. Se realizarán como máximo cuatro mangas en cada sentido, la primera en cada sentido podrá ser de entrenamientos y las demás cronometradas. El kilometraje total no podrá superar los 55 Km. El cronometraje se realizará a la décima. La clasificación se establecerá con la suma de las mangas oficiales cronometradas. Los reconocimientos finalizarán el día antes de la prueba.
- 16 Señalización mediante banderas amarillas.
 - Bandera estática. Hay un obstáculo (ej. Un vehículo) que ocupa parcialmente la carretera y no obstruye el paso. El comisario estará situado en el lado de la carretera donde se encuentra el incidente.



Federación Canaria de Automovilismo

- Bandera estática señalando al suelo. Indica que el suelo está deslizante por vertidos de cualquier sustancia.
- Bandera agitada. Se debe parar inmediatamente puesto que la carretera está bloqueada. Cuando se desbloquee, el participante se dirigirá al Control Stop.

ART. 14: NORMAS DE SEGURIDAD PARA LOS DEPORTISTAS EN TODAS LAS SALIDAS CRONOMETRADAS

- 1 Casco y sistema de retención frontal de cabeza RFC (Hans o Hybrid) puestos y debidamente abrochados.
- 2 Cinturones abrochados de forma que el cuerpo forme conjunto con el asiento del vehículo, tal que no exista holgura entre el cuerpo y asiento tanto en las caderas como en la espalda.
- 3 Ropa ignífuga puesta correctamente.
- 4 Cristales de las puertas perfectamente cerrados.
- 5 Sistema de extinción automática sin los seguros y en orden de funcionamiento.

ART. 15: INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

A: INTERRUPCIÓN DEFINITIVA:

- 1 Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido antes del paso del último vehículo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por la circunstancia de la interrupción, el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la prueba. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de prueba.
- 2 La aplicación o no de esta disposición es competencia exclusiva del Colegio de Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Prueba, exponiendo los motivos de la interrupción.
- 3 En caso de que el Colegio considerara anormal a toda evidencia el peor de los tiempos realizados, podrá establecer en cada caso y para cada equipo como tiempo de referencia el que le parezca más idóneo.
- 4 Todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de la prueba, en ningún caso, se podrá beneficiar de esta medida. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que el tiempo ficticio adjudicado a los demás equipos.

B: INTERRUPCIÓN PARCIAL:

- 1 Cuando un piloto o grupo de pilotos resulten perjudicados por una interrupción no definitiva en el transcurso de un tramo cronometrado, previo informe del Director de Carrera certificando tal circunstancia, se establecen los siguientes criterios para determinar el tiempo a aplicar:
 - a) Si se hubiesen realizado más pasadas por el mismo tramo cronometrado en el momento de la interrupción, se tomará el mejor tiempo realizado en las mismas, siempre que concurrieran las mismas circunstancias en el desarrollo de la Prueba (atmosféricas, kilometraje, nocturnidad, etc.).
 - b) Si no se hubiesen realizado más pasadas por el mismo tramo en el momento de la interrupción, pero estuviese previsto realizar otra pasada por ese tramo, los Comisarios Deportivos podrán escoger como tiempo momentáneo de referencia el que consideren más idóneo, aplicando el tiempo de la inmediata siguiente pasada una vez se haya realizado, siempre que concurrieran la mismas circunstancias en el desarrollo de la Prueba (atmosféricas, kilometraje, nocturnidad, etc.)
 - c) Si no hubiese referencia del mismo Tramo Cronometrado o en su caso las circunstancias no fueran similares según lo referido en el caso (I), los Comisarios Deportivos podrán escoger como tiempo de referencia el que consideren más idóneo.
2. Todo equipo responsable o cómplice de la interrupción de la prueba no podrá, en ningún caso, aprovecharse de esta medida.
3. El Colegio de Comisarios Deportivos, una vez estudiados los informes, dictaminará la aplicación de este artículo y el tipo de fórmula a emplear. Esta aplicación, para todos los casos, se hará de forma inmediata, según circunstancias, por lo que los Comisarios Deportivos estarán en contacto con Dirección de Carrera durante el desarrollo de la prueba para resolver lo antes posible y establecer el tiempo a aplicar.

ART. 16: INFRACCIONES DISCIPLINARIAS:

- 1 Las agresiones, comportamientos o actitudes agresivas dirigidas contra oficiales, directivos, autoridades deportivas, otros deportistas o el público durante el desarrollo de la prueba, podrán ser sancionadas por los Comisarios Deportivos, sin perjuicio de otras sanciones previstas por los Órganos Disciplinarios competentes, de acuerdo al siguiente criterio:
 - Por primera vez, con la circunstancia de factores atenuantes: sanción económica de 300 €.
 - Cuando revistan una especial gravedad, sobre todo en lo referente a reincidencia: Descalificación.
- 2 Para toda infracción de este tipo que realice cualquier miembro del equipo (asistencias, técnicos, etc.), las sanciones serán aplicables al propio equipo en cuestión, sin perjuicio de las acciones disciplinarias que establezcan los reglamentos aplicables al titular de la licencia deportiva que se le imputen los hechos.
- 3 Todo deportista, organizador, oficial, club, federativo o persona física o jurídica en general, estará al corriente de todos sus pagos en las diferentes tasas, sanciones y servicios contratados para el desarrollo de la actividad, para poder tomar parte en los diferentes Campeonatos y pruebas federadas y para poder solicitar la inscripción en el calendario de pruebas de la siguiente temporada.
- 4 La Federación podrá suspender la actividad deportiva realizada con la esponsorización de una marca comercial que sea deudora con la misma en temporadas anteriores. Todo lo antes dicho, sin perjuicio de las acciones disciplinarias que se deriven de dicha falta.
- 5 Los deportistas, clubes u oficiales, debidamente federados, que participen en pruebas automovilísticas (exhibiciones, velocidad, espectáculos, etc.), no autorizadas por la Federación correspondiente serán sancionados con la retirada de licencia por un periodo mínimo de un año, sin perjuicio de otras sanciones que estime el Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva.



Federación Canaria de Automovilismo

Art.17: DERECHOS DE IMAGEN.

- 1 Los derechos de imagen y de difusión pública de las pruebas puntuables para los Campeonatos de Canarias, pertenecen en exclusiva a la Federación Canaria de Automovilismo y a las Federaciones Insulares / Interinsulares en su ámbito territorial; en consecuencia, la formalización de inscripción en una de estas pruebas implica para los concursantes, pilotos, copilotos y miembros de los equipos que tomen parte en las mismas, la cesión expresa a la Federación Canaria de Automovilismo y a las Federaciones Insulares / Interinsulares de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tenga por convenientes.
- 2 En ningún caso la Federación Canaria de Automovilismo y las Federaciones Insulares / Interinsulares podrá utilizar la imagen personal de ninguna persona física involucrada en una prueba, para finalidades distintas de la mera retransmisión del evento deportivo, -ya sea a través de medios de comunicación o a través de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o soportes audiovisuales o para la promoción del deporte.



Federación Canaria de Automovilismo

PLANIFICACIÓN GENERAL DE LAS PRUEBAS AUTOMOVILÍSTICAS

I) PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES:

1.- PLAN GENERAL DE SEGURIDAD, SANIDAD Y EVACUACIÓN:

Para todas las pruebas se realizará un Plan de Seguridad, Sanidad y Evacuación, que contemple las obligaciones para la organización de pruebas de velocidad referidas en la legislación vigente, en las Prescripciones Comunes de la F.C.A. y en su defecto el Anuario Deportivo de la Real Federación Española de Automovilismo.

Se nombrará en el Reglamento Particular de la prueba un responsable de seguridad, que podrá no pertenecer al Comité Organizador, pero participará en la realización del Plan de Seguridad, Sanidad y Evacuación, y, por tanto, deberá tener conocimiento de su contenido. Durante la prueba estará en comunicación permanente con la Dirección de Carrera, el Jefe Médico y la salida de cada Tramo Cronometrado (por teléfono o radio). Será el responsable de la ejecución y aplicación del Plan de Seguridad, Sanidad y Evacuación previsto.

En el Plan General de Seguridad, Sanidad y Evacuación se relacionará todo el personal organizativo en sus diferentes apartados, se describirá con precisión el conjunto de los diferentes elementos que lo componen: los sistemas de seguridad, el lugar de ubicación del personal de seguridad, personal médico y ayudantes en sus distintos escalafones, el funcionamiento del sistema, su puesta en marcha ante cualquier eventualidad, sobre todo en lo que se refiere a accidentes, y los medios de transporte y evacuación. Esta planificación puede realizarse por separado en sus diferentes apartados o quedar englobada en el Plan General de Seguridad.

Por motivos de seguridad, se establecerán en zonas intermedias de los Tramos Cronometrados, comisarios con extintores.

Deberá describir el plan de actuación y utilización de los medios desde el momento que comience la prueba y cuando se tiene conocimiento de un accidente, así como las rutas de evacuación a los hospitales. Igualmente contemplará rutas alternativas, así como un mapa descriptivo donde figure la ubicación de cada punto de socorro y la ruta de evacuación a seguir.

2.- SERVICIO MÉDICO: PRUEBAS AUTOMOVILISTICAS

El servicio médico de las Pruebas Automovilísticas está proyectado para prestar ayuda a los pilotos, copilotos, oficiales o a cualquier persona víctima de un accidente ocurrido en el Tramo cronometrado en el curso de una prueba. El recorrido de enlace sobre carretera abierta no se contempla en el presente reglamento.

En el caso de existir zonas acotadas bajo el control de la organización (Verificaciones, Parques Cerrados, Pruebas espectáculo, Circuitos, etc.) se recomienda establecer un servicio médico destinado al público, para socorrer a cualquier persona afectada por alguna incidencia. Este servicio estará bajo la responsabilidad del mismo Jefe Médico.

3.- PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES:

a) Jefe Médico: Es el responsable de la coordinación y dirección del servicio sanitario bajo la autoridad del Director de Carrera. El nombre del Jefe Médico deberá figurar en el reglamento particular de la prueba.

b) Reanimación: Conjunto de medios técnicos (material altamente especializado) y humanos que permitan, llegado el caso, mantener con vida a un accidentado: Ambulancia de Soporte Vital Avanzado, Medico y ATS experto en reanimación.

c) Plan de Sanidad. Todas las pruebas automovilísticas tendrán un Plan de Sanidad que contemple las obligaciones referidas anteriormente. Se describirá con precisión el conjunto de los diferentes elementos que lo componen, el lugar de ubicación del personal médico y ayudantes en sus distintos escalafones, el funcionamiento del sistema, su puesta en marcha a partir de un accidente y los medios de transporte y evacuación.

Deberá describir el plan de actuación y utilización de los medios desde el momento en que se tiene conocimiento de un accidente, así como las rutas de evacuación a los hospitales próximos. Igualmente contemplará rutas alternativas para cada Tramo cronometrado, así como un mapa descriptivo donde figure la ubicación de cada punto de socorro y la ruta de evacuación a seguir para cada Tramo cronometrado.

Al menos 15 días antes de la prueba, el Médico Jefe avisará por escrito a los hospitales de evacuación y solicitará la puesta en alerta de los servicios de urgencia. Se especificarán con su ubicación exacta los hospitales de acogida previamente contactados.

El Plan de Sanidad es obligatorio para todas las pruebas que se celebren en esta Federación.

d) Medios de Comunicación: El Jefe Médico dispondrá de medios de comunicación adecuados, tanto con Dirección de Carrera como con el personal de su equipo: Centros Asistenciales, Ambulancias y Vehículos de Primera Intervención y Puntos de Socorro.

e) Ejercicios Prácticos: Se valorará en la realización de cursos prácticos de seguridad por parte de los equipos de auxilio, sobre todo en lo referido a extracción de un herido, liberación de los heridos, etc.

4.- FUNCIONAMIENTO MÉDICOS Y AYUDANTES:

El Jefe Médico organizará el servicio conforme a la presente reglamentación y en función a las condiciones específicas de cada trazado. La Federación de Automovilismo proporcionará esquemas de organización a los Organizadores que lo soliciten.

Como norma general, el Jefe Médico deberá situarse cerca de la Dirección de Carrera. En todos los casos, deberá estar en comunicación directa con la misma para la puesta en marcha de las medidas de socorro en caso de accidente.

El personal médico y ayudantes, estarán situados en las ambulancias, en las unidades de reanimación y en los vehículos rápidos de primera intervención.

5.- PREVISIONES EN CASO DE ACCIDENTE:

En caso de accidente confirmado deberá accionarse todo el sistema médico de socorro de inmediato teniendo en cuenta las condiciones de trazado del tramo.



Federación Canaria de Automovilismo

Cuando se produzca un accidente:

- a) El Director de Carrera ordenará al personal del puesto de socorro más próximo se presenten inmediatamente en el lugar. Este informará con los medios de comunicación, que disponga, dando el máximo número de detalles y precisando si hay o no daño corporal. Cuando un vehículo médico esté estacionado en las proximidades, podrá, si llega el caso, actuar con la expresa condición de que dé el aviso a la Dirección de Carrera. En otro caso el Jefe de Tramo cronometrado de acuerdo con el Jefe Médico y Director de Carrera enviará al puesto correspondiente una o más ambulancias para auxiliar a los heridos.
- b) El vehículo rápido de primeros auxilios, se desplazará por decisión conjunta del Director de Carrera y del Jefe Médico. El médico de urgencia se ocupará de la primera intervención y efectuará los primeros auxilios e informará al Jefe Médico por los medios de comunicación de que disponga.
- c) Después de haber sido reconocido un herido por un médico «in situ» y de acuerdo con el Jefe Médico, procederán a los primeros auxilios y particularmente a la puesta en marcha correcta de una evacuación secundaria. En todos los casos, el sistema de seguridad debe ser organizado de manera que no se produzca ninguna interrupción en la reanimación cuando sea necesaria, desde la recogida del herido hasta su llegada al hospital.

6.- EVACUACIÓN Y HOSPITALES DE AYUDA:

La organización además de la seguridad del tramo cronometrado, asumirá la responsabilidad de la correcta evacuación de los heridos, se tendrá previsto:

- a) Los medios y condiciones de evacuación médica del tramo cronometrado hasta el Hospital de recepción:
 - 1) La evacuación de un herido deberá efectuarse por una ambulancia presente en el lugar y designada a este efecto, medicalizada o no.
 - 2) Es necesario prever en caso de accidente múltiple la colaboración de Servicios Oficiales de seguridad médica o con la colaboración de una organización privada cuando ésta no se posea.
- b) Hospitales de recepción: El Organizador notificará por escrito a los hospitales donde decida evacuar a los heridos, al menos 15 días antes de la carrera.

NOTA: El Jefe Médico tendrá al corriente de la situación permanentemente al Director de Carrera desde el momento que se produzca un accidente.

7.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO PARA RALLIES

Jefe Médico, situado en Dirección de Carrera.

En la salida de cada tramo cronometrado:

- Un médico con experiencia en reanimación y un médico o ATS de urgencias que ayuda en las tareas de reanimación.
- Una ambulancia asistencial medicalizada de Soporte Vital Avanzado.
- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

En puntos intermedios de los tramos cronometrados, además del dispositivo sanitario ubicado en la salida, cada 15 Km de tramo cronometrado como máximo deberá establecerse:

- Un médico experto en urgencias.
- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

En parques de asistencia:

- Un equipo de sanitarios.
- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.
- La Organización deberá prever los medios sanitarios de reposición necesarios en caso de evacuación, para poder reanudar el Tramo Cronometrado.

8.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO PARA PRUEBAS DE CIRCUITO

* PERSONAL: Un médico con experiencia en reanimación y un médico o ATS de urgencias que ayuda en las tareas de reanimación, destinado exclusivamente para la Unidad Medicalizada.

* VEHICULOS: Un vehículo de intervención rápida, una Ambulancia de Soporte Vital Avanzado medicalizada, una Ambulancia de Soporte Vital Básico y una unidad de rescate y desincarceración.

9.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO PARA LAS SUBIDAS EN CUESTA

* PERSONAL: Un médico con experiencia en reanimación y un médico o ATS de urgencias que ayuda en las tareas de reanimación, destinado exclusivamente para la Unidad Medicalizada.

* VEHICULOS: Un vehículo de intervención rápida, una Ambulancia de Soporte Vital Avanzado medicalizada, una Ambulancia de Soporte Vital Básico y una unidad de rescate y desincarceración. Estarán situados en la Salida de la Carrera.

* En las pruebas que sobrepasen los 5 Km. de recorrido, además del dispositivo sanitario ubicado en la salida, deberá ubicarse:

- Un médico experto en urgencias en un vehículo de intervención rápida (R ó S).
- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

Existirá un sistema de comunicación independiente entre el Jefe Médico y el resto de vehículos para la coordinación de las actuaciones.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLIES DE ASFALTO

ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2018 los siguientes Campeonatos.
 - Campeonato de Canarias de Rallies de Asfalto para Pilotos.
 - Campeonato de Canarias de Rallies de Asfalto para Copilotos.
 - Campeonato de Canarias por Categorías.
 - Campeonato de Canarias de Eco-Rallyes de Energías Alternativas (según reglamentación RFEdeA de la Copa de España de Eco-Rallyes de Energías Alternativas).
 - Trofeo de Canarias de Rallyes de Asfalto para vehículos de 2RM hasta 1600 c.c.
 - Trofeo de Canarias de Grupo H pre 81
 - Trofeo de Canarias de Grupo H pre 90
 - Trofeo de Canarias de Grupo T.
- 2 Serán de aplicación por orden de prelación:
 - El presente Reglamento Deportivo.
 - El Reglamento Particular de la prueba.
 - Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo para el 2018.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallies de Asfalto 2018.
 - Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018.
 - El C.D.I.

ART. 2: ASPIRANTES

- 1 Estos Campeonatos están abiertos a todo participante con licencia aprobada por la Federación Canaria de Automovilismo.
- 2 Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo. En caso de infracción, se procederá a la descalificación del equipo y se le dará traslado al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.

ART. 3: VEHICULOS ADMITIDOS

- 1 La normativa acerca de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Art. 8 de las Prescripciones Comunes para todas las Pruebas de la FCA en el 2018.
- 2 Se autoriza la participación de vehículos Históricos de Regularidad e Históricos de Velocidad.

ART. 4: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.
- 2 La Federación Canaria de Automovilismo confeccionará y publicará las clasificaciones.

ART. 5: RESULTADOS A RETENER

- 1 Se celebrará un Campeonato de siete (7) rallies, dos (2) en la isla de Gran Canaria, dos (2) en la isla de Tenerife, dos (2) en la isla de La Palma y uno (1) en la isla de Lanzarote, designados por las Federaciones Territoriales correspondientes, siendo obligatorias las pruebas puntuables para el Campeonato de España. Puntuarán todas las pruebas y todas tendrán coeficiente uno (1), excepto el Rallye Orvecame Isla de Lanzarote con coeficiente uno con cinco (1,5) y los Rallyes Islas Canarias y Villa de Adeje con coeficiente uno con dos (1,2) cada uno de ellos.
- 2 Para la clasificación final del campeonato se retendrán seis (6) resultados y será establecida, únicamente, entre los participantes que hayan tomado la salida al menos en dos rallyes de diferentes islas.

ART. 6: PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 Las pruebas puntuables para el Campeonato son:
 - RALLY ISLAS CANARIAS (1,2)
 - RALLY VILLA DE ADEJE (1,2)
 - RALLY SENDEROS DE LA PALMA
 - RALLY ISLA BONITA DE LA PALMA
 - RALLY DE MASPALOMAS
 - RALLY ORVECAME ISLA DE TENERIFE
 - RALLY ORVECAME ISLA DE LANZAROTE (1,5)
- 2 Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos en 700 €. Estos derechos de inscripción deberán ser abonados antes de la celebración de la prueba. El Permiso Federativo de Organización de la prueba se remitirá al Organizador una vez haya satisfecho los derechos de inscripción.
- 3 La FCA podrá designar un Observador que inspeccionará y evaluará las pruebas de este Campeonato. El resultado de su informe se entregará al Comité Organizador al término de cada prueba, con copia a su Federación Territorial respectiva.



Federación Canaria de Automovilismo

- 4 El Informe de Inspección Deportiva será publicado en la web de la FCA y enviado a cada Organizador, con un mínimo de 3 meses antes de la celebración de la primera prueba. El citado informe se elaborará de acuerdo con todos los organizadores de pruebas del Campeonato, conjuntamente con el Observador y Junta de Gobierno de la F.C.A.

ART. 7: PUBLICIDAD

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo de acuerdo con las Federaciones Insulares o Interinsulares en el transcurso de la temporada, se reserva el derecho a vincular publicidad al patrocinio del Campeonato de Canarias 2018.
- 2 El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del participante en el Campeonato.

ART. 8: OFICIALES

- 1 El Organizador designará al Director de Carrera y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. También podrá designar a uno de los Comisarios Deportivos y a un Comisario Deportivo Oyente. Los demás miembros del Cuadro de Oficiales serán designados por la Federación Insular o Interinsular correspondiente, según el ámbito territorial de la prueba. Uno de los Comisarios Deportivos podrá ser designado por la FCA, que será en todo caso, el Presidente del Colegio.
- 2 El número mínimo de Comisarios Deportivos será de tres.
- 3 Este artículo no es aplicable a las pruebas puntuables para el Campeonato de España.

ART. 9: CONDICIONES DE PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 Recorrido:
Las pruebas puntuables deberán tener entre 80 y 100 Kms. totales de Kilómetros cronometrados, permitiéndose una tolerancia del 5% en el kilometraje total de tramos cronometrados por exceso. El máximo de Kms cronometrados puede ser aumentado previa autorización de la FCA a solicitud del organizador.
Los Rallies en general tendrán como máximo un total de 12 Tramos cronometrados con un mínimo de 3 tramos diferentes (un mismo tramo cronometrado en ambos sentidos, no se considerará tramo diferente) y los tramos cronometrados no podrán exceder de 15 kms.de recorrido excepto uno de ellos por sección que podrá llegar a 20 Km., teniendo en cuenta especialmente, las condiciones de seguridad. El cronometraje en los tramos cronometrados de los rallies de asfalto se realizará a la décima. La velocidad media máxima en los sectores, será como máximo de 60 Km/h, salvo autorización expresa de la FCA.
Se podrá programar un rally con dos etapas según reglamentación de la RFEdeA, respetando lo descrito en este artículo sobre recorrido. En su caso, independientemente del tiempo transcurrido hasta el reinicio del Rally, éste podrá ser considerado como de una sola Etapa.
- 2 El Carnet de control será obligatoriamente el modelo aprobado para la temporada en curso por la FCA, y deberá enviarse a ésta junto con el Reglamento Particular de la prueba.
Los vehículos participantes podrán entrar con adelanto en los controles horarios de llegada de fin de etapa o sección, sin incurrir en penalización, y un miembro del equipo permanecerá en el CH para cumplimentar el Carnet de Control. Las penalizaciones por retraso al CH serán siempre aplicadas.
- 3 El Programa Horario de la prueba podrá establecer una REUNIÓN CON LOS EQUIPOS antes de tomar la salida, a la que tendrán que acudir obligatoriamente el piloto y/o copiloto. La hora y lugar de la reunión deberá constar en el PROGRAMA-HORARIO de la prueba.
- 4 Las entidades organizadoras remitirán a la Federación Canaria de Automovilismo, una vez publicada la misma, la clasificación final oficial, en la que figure el nombre y dos apellidos, en formato Excel o similar a través de correo electrónico como máximo en las 12 horas siguientes a la celebración de la prueba. Posteriormente las actas de las pruebas, con la lista de autorizados, clasificaciones, etc., serán enviadas en los siete días siguientes a la celebración de la prueba.
- 5 Ceremonia de Salida:
Se podrá optar por realizar el día previo, la Ceremonia de Salida del Rallye, independientemente del desarrollo de las verificaciones técnicas. En este caso el organizador dispondrá de un lugar dotado de seguridad para que los vehículos puedan permanecer hasta el día siguiente en que tomarán la salida del rally.
La Ceremonia de Salida se hará según orden establecido en el reglamento particular. Los equipos deberán llevar sus monos ignífugos reglamentarios.
El intervalo de salida será adaptado por el Director de Carrera al desarrollo de la ceremonia, en ningún caso será superior al minuto. Los participantes tendrán que estar a disposición del Director de Carrera que dará la orden de subida a pódium para dar lugar a la Ceremonia de Salida.
Si un vehículo no pudiera tomar parte en la Ceremonia de Salida por causa de fuerza mayor, se le permitirá tomar la salida en el rally a su hora de salida prevista, y siempre y cuando lo haya notificado al Director de Carrera con el visto bueno de los Comisarios Deportivos y haya pasado las verificaciones técnicas pertinentes. Pero el equipo deberá pasar a pie con la vestimenta ignífuga por el pódium de la Ceremonia de Salida en el orden correspondiente.
- 6 Salida:
Los equipos al completo deberán presentarse en el precontrol previo al C.H.0, 10 minutos antes de su hora teórica de salida que figurará en la Lista Oficial de Autorizados a tomar la salida.
También tendrán que dirigirse a este lugar aquellos participantes que hayan sido citados de forma particular (con mayor antelación) para proceder a una eventual verificación técnica.
En el momento de su presentación se procederá al control de los cascos y vestimenta ignífuga reglamentaria y les será entregado el Carnet de Control en el que figurará su hora teórica de salida del rally.
Una vez superado el control de cascos y vestimenta ignífuga y recibido el Carnet de Control, los equipos al completo deberán presentarse en el C.H.0 a la hora prevista. Este C.H. está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los



Federación Canaria de Automovilismo

demás C.H. del Rally. En caso de retraso de un participante, dará fe la hora teórica de salida anotada previamente en el Carnet de Control.

7 Tramo Espectáculo:

Se podrá programar un Tramo Espectáculo de una longitud comprendida entre 1 y 4 km., que podrá tener un máximo de un 30% de superficie de tierra. Si en los rallyes celebrados en un día, este Tramo Espectáculo se celebra en la tarde noche del viernes, podrá ser repetido –una sola vez- durante el desarrollo del resto del rallye.

El organizador que desee realizar un Tramo de estas características, deberá enviar a la FCA y a la Federación Insular / Interinsular correspondiente –con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la prueba- un plano detallado que contenga el recorrido y los medios humanos y materiales previstos, así como el plan de seguridad que se adoptará. Correspondrá a la FCA la aprobación del mismo.

A los vehículos que habiendo tomado la salida del tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por la razón que sea, se les otorgará un tiempo que se obtendrá añadiendo 90 segundos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado. Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo finalizado el tramo espectáculo, hayan realizado un tiempo superior al tiempo de referencia anterior.

Los vehículos que por causa de un incidente no pueden realizar el tramo espectáculo, deberán comunicarlo al Director de Carrera y obtener la autorización de los Comisarios Deportivos de la prueba. A estos vehículos se les otorgará un tiempo del tramo espectáculo que se obtendrá añadiendo tres minutos al mejor tiempo de los vehículos que lo hayan completado.

Este mismo tiempo de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo tomado la salida del rallye, no pueden llegar –por la razón que sea- a la salida del tramo espectáculo.

8 La entrega de trofeos de las diferentes pruebas se realizará al llegar los vehículos al Pódium de Fin de Rallye, según el protocolo descrito en el Anexo 8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes sobre Asfalto del 2018.

9 Tramo Cronometrado Plus (TC Plus):

En cada rally del Campeonato de Canarias de Asfalto, el organizador deberá incluir un TC Plus con el propósito de mejorar la cobertura de televisión e Internet.

Las características de dicho tramo son:

- Será un Tramo más de los tramos cronometrados del rallye. La FCA podrá autorizar que sea el Tramo Espectáculo del Rally.
- La distancia debe estar comprendida entre 5 y 15 Km.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rally.
- El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- El cronometraje será a la milésima, para así evitar los empates. Para la clasificación final sólo se tendrá en cuenta la décima.
- Se establecerá una clasificación del TC Plus, donde se incluirán todas las penalizaciones en las que se incurra en el desarrollo del mismo, (CH de salida, salida falsa, etc.).
- Cualquier particularidad del TC Plus deberá estar reflejada en el Reglamento Particular, previa autorización de la FCA.
- Se atribuirán puntos para el Campeonato según el baremo descrito el Art. 3.3 de las PPCC de la FCA. Los equipos "Súper Rallye" (que estén participando en la sección donde esté incluido el TC Plus) podrán optar a los puntos descritos.
- Si el TC Plus se interrumpiera parcial o definitivamente, los Comisarios Deportivos podrán decidir que se otorguen o no los puntos.

En el caso que se fuera a retransmitir por TV o Internet, el organizador deberá seguir las directrices de la FCA.

10 Se recomienda el uso en las pruebas de un Sistema de Geolocalización de los vehículos participantes, así como de un Sistema de Bandera Electrónica para el control de la seguridad de los mismos. Estos sistemas serán vinculantes deportivamente conforme a lo reglamentado en el Campeonato de España de Rallies de Asfalto.

11 Súper Rallye:

Se permite aplicar la fórmula Súper Rallye. Los vehículos participantes podrán usar esta fórmula sólo una vez por prueba. Un equipo que no haya podido completar una o más secciones, podrá tomar de nuevo la salida sólo en el comienzo de una nueva sección y previa solicitud al Director de Prueba para que autorice su reincorporación a la prueba.

Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la prueba bajo estas condiciones. La penalización por cada prueba especial no completada será de diez (10) minutos, que se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.

El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse podrá ser reparado en la zona de asistencia. 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 esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse en la salida del Parque de Reagrupamiento correspondiente al inicio de una sección.

El orden de salida de los vehículos que se incorporen a la prueba bajo estas condiciones, quedará a criterio del Director de Prueba que para establecerlo tendrá en cuenta, por motivos de seguridad, las diferencias de prestaciones entre los vehículos. Los vehículos que se reincorporen figurarán en las clasificaciones intermedias con el signo "SR", pero no figurarán en la Clasificación Final del rallye, considerándose retirados a dichos efectos, tras el último Tramo Cronometrado.

ART. 10: ZONAS DE ASISTENCIA

1. Se define "asistencia" como cualquier trabajo efectuado en un vehículo. Se define "asistencia prohibida" como la utilización o recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto, los transportados en el vehículo de prueba, o la presencia de personal del equipo tal como se define en el apartado 4. También se considera "asistencia prohibida" el abandono del itinerario del rallye por un vehículo.

Asistencia Remota: Es un periodo de asistencia que se lleva a cabo fuera del parque de asistencia en alguna zona al aire libre. Se podrán cambiar neumáticos. Se podrá programar una Asistencia Remota de hasta 20 minutos máximo por etapa.

Refuelling Remoto: Se establecerá cuando los Kms. de una sección superen los 140 Kms. totales antes del siguiente PA. Se programará el "refuelling", dando un suplemento de 7 minutos para el Sector de que se trate.



Federación Canaria de Automovilismo

2. Durante todo el Rallye sólo se podrá realizar "asistencia" en las Zonas o Parques de Asistencia. Sin embargo, el piloto y copiloto, utilizando solamente los medios a bordo y sin ninguna ayuda física exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo siempre que no esté específicamente prohibida.
3. Está prohibido el seguimiento en el itinerario de un vehículo con herramientas o cuyos ocupantes tengan capacidad para realizar asistencia al vehículo. Cuando algún vehículo del Equipo tenga que utilizar la misma carretera que el vehículo de prueba siguiendo el recorrido especificado en el Road-Book o rutómetro, no se podrá detener junto al vehículo de prueba
4. La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento y junto a la pancarta de fin de Zona de Control tras el Control Stop de un Tramo Cronometrado.
5. Sólo está permitido un vehículo de asistencia por participante. Aquellos participantes que por las condiciones del equipo necesitasen un segundo vehículo, deberán solicitarlo por escrito a la Organización argumentándole las necesidades, que podrá autorizarlo previo pago de los derechos extras establecidos. Durante todo el Rallye la asistencia deberá permanecer en la zona prevista por el organizador. La salida de la zona de asistencia, por la circunstancia que sea, será considerada como el «abandono del equipo participante».
6. Toda infracción concerniente a la asistencia o definida como asistencia prohibida comprobada por los oficiales del Rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.
7. Las zonas de asistencia deberán ser establecidas conforme a la tabla siguiente:

	Mínimo	Máximo
Número de tramos cronometrados	1	4
Kilómetros de tramos cronometrados	20	50

Entre PA donde existan tramos cronometrados cumplirse lo siguiente:

	Máximo
Máximo de Kms. De Sección sin Refuelling Remoto	140 Kms.
Máximo de Kms. De Sección con Refuelling Remoto	200 Kms.

Entre PA no se podrán superar los 160 km. de recorrido de enlace sin realizar ningún tramo cronometrado.

El nº total máximo de PA a programar será de 4 en los rallyes celebrados en un solo día y de 6 en los celebrados en dos días.

Solo habrá una zona de asistencia, en ningún caso las asistencias se desplazarán de su ubicación, salvo expresa autorización de la FCA.

El tiempo mínimo autorizado en las Zonas será de 25 minutos, excepto en las zonas establecidas inmediatamente después de la Salida o antes de la Llegada del Rallye que tendrán un mínimo de 10 minutos. No se permiten zonas libres de asistencia.

Si el rallye no tiene como inicio la salida de Parque de Asistencia, será de obligado cumplimiento prever una Zona de Asistencia inmediatamente después de la salida.

La Zona de Asistencia final antes de la Llegada del Rallye es optativa a criterio del organizador según las necesidades del Itinerario-horario.

Las Zonas de Asistencia deberán ser indicadas en plano adjunto que incluya croquis de distribución de las asistencias y especificado en el itinerario-horario del Rallye con un CH de salida (las distancias de 25 metros en la señalización de controles del Anexo 2 de las Prescripciones Generales del Campeonato de España de Rallies 2018, quedan reducidas a 5 metros como mínimo).

Cada asistencia tendrá que disponer de un extintor de un mínimo de 4-6 kg., (PQSABC (Polvo Polivalente y eficacia mínima 21-113B) mínimo por vehículo participante o con una eficacia de agente extintor de al menos 30-Ay 140-B Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible.

Para el caso concreto del uso de carpas como soporte, será responsabilidad de cada equipo el cumplimiento de las normas en lo relativo a la instalación y sujeción de la carpa o jaima.

Queda prohibido dentro del parque de asistencia, la utilización de cualquier vehículo a motor o sin él, sin la debida autorización del Comité Organizador bajo pena de una penalización de 5 minutos a sumar al tiempo total del participante cuyo equipo haya cometido la infracción.

Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h en el interior de las Zonas de Asistencia. El no respetar esta limitación entrañará una penalización de 300 €.

El marcaje de los neumáticos será obligatorio para todos los rallies. Se permiten dos neumáticos de repuesto.

8. Mantener limpio y ordenado el lugar de trabajo, evitando o en su caso recogiendo, los posibles vertidos y derrames de productos utilizados, así como las virutas que hayan podido caer al suelo. Conservar en buen estado de funcionamiento las máquinas y herramientas y evitar que los cables y accesorios invadan el suelo y las zonas de paso los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio P.A.
9. Planificación y distribución de los Parques de Asistencia.
 1. Se deberá permitir la entrada de los vehículos autorizados como mínimo desde el comienzo a las verificaciones técnicas.
 2. Los PA deben ser lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. La circulación de los vehículos de prueba se deberá prever en carriles de un solo sentido y en los que se recomienda prohibir el paso del público.



Federación Canaria de Automovilismo

3. Si se prevé un reagrupamiento y un PA seguidos, el orden deberá ser: primero el reagrupamiento y segundo el PA
4. Se podrá unificar el Reagrupamiento y la Zona de Asistencia de la siguiente forma:
El tiempo total unificado de Reagrupamiento - Zona de Asistencia puede variar de un equipo a otro, y nunca será inferior a 25-minutos obligatorios de la asistencia.
Sólo habrá un control de entrada y un control de salida unificado (Reagrupamiento y Zona de Asistencia). El control de entrada funcionará con el protocolo de control de reagrupamiento.
A su llegada al control de entrada los equipos entregarán al Comisario del puesto su carnet de control y recibirán el nuevo carnet de control con la hora teórica de salida de la zona de asistencia. A continuación podrán conducir su vehículo a su zona de trabajo.
En el reglamento particular de cada prueba se reglamentarán los controles que se puedan entrar por adelante para no congestionar la entrada de los PA.
5. En los PA deberá haber sistemas de extinción adecuados.
6. En los PA deberán existir obligatoriamente servicios con WC y contenedores suficientes para la basura que generan los equipos. Se recomienda fuertemente que haya contenedores independientes para favorecer el reciclado de la misma.
En su caso, serán válidos los servicios de un centro comercial u otra instalación similar cercanos al PA, si se cumplen las siguientes condiciones:
 - Que su distancia a la salida más cercana del PA no sea superior a 100 metros.
 - Que el Organizador señale adecuadamente los accesos desde el PA hasta los mencionados servicios y que se haya avisado previamente a la propiedad de su uso.

10 Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia (P.A.)

1. Sólo un vehículo de asistencia, por vehículo inscrito pueden actuar en cada P.A. Este vehículo debe estar claramente identificado por placa de "asistencia" (de 28 x 15 cm) entregada por el organizador y colocada en sitio visible.
2. Las Marcas que tengan convocada una Copa Monomarca en rallyes (con reglamento aprobado por la FCA) tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos para actuar en los P.A. y dar servicio a los equipos inscritos en su certamen.
3. Además de los vehículos de asistencia, un vehículo, debidamente identificado, del responsable de una Copa Monomarca será autorizado a estacionar en el interior del P.A.
4. Una placa de asistencia autorizada será gratuita. En las demás placas que solicite un concursante, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el organizador podrá establecer un precio máximo de 150 euros por placa.

11. REPOSTAJE

1. El repostaje debe realizarse delimitando una zona, después del CH de salida del PA, de 15x20 metros para el mismo y antes del inicio del siguiente tramo cronometrado, dando un suplemento de 7 minutos para el Sector de que se trate.
2. La zona de repostaje deberá indicarse en el recorrido del rallye y en el road-book.
3. Se recomienda establecer un doble vallado (con una separación de 2 metros entre ambos) para limitar toda la zona, con objeto evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.
4. Deberá preverse la presencia de un camión de bomberos o un servicio adecuado de Extinción (Extintor de 25 kg.) para garantizar la seguridad de las operaciones de repostaje.
5. El organizador deberá verificar que los miembros del equipo que entren a la zona de repostaje estén acreditados y en posesión de la licencia de asistencia, así como que lleven la ropa adecuada.
6. Los Equipos sólo pueden repostar en las zonas de repostajes establecidas o en las gasolineras indicadas en el road-book o rutómetro. Solo podrán realizarlo los miembros del equipo (piloto o copiloto) o los empleados de la gasolinera. En estas gasolineras el repostaje se deberá realizar directamente de los surtidores comerciales de las mismas.
7. El vehículo podrá ser empujado fuera de la zona de Repostaje por el piloto y el copiloto, los oficiales y/o un miembro autorizado del Equipo sin incurrir en penalización. Si el vehículo no pudiera arrancar, una vez fuera de la zona de Repostaje, el piloto o copiloto podrán ponerlo en marcha con la ayuda de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.
8. Dentro de la zona de Repostaje sólo está permitido realizar acciones relacionadas con el repostaje del vehículo de prueba.
9. El límite de velocidad dentro de la zona de Repostaje es de 5 km/h.
10. La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.
11. Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje.
12. Se recomienda que el piloto y copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje. Si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
13. Para la operación de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la zona de Repostaje de dos miembros del Equipo. Estos miembros del Equipo han de vestir pantalón largo y camisa o camiseta de manga larga, aunque se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga.
14. Dentro de la zona de Repostaje queda terminantemente prohibido el uso de aparatos móviles electrónicos, así como encender mecheros, cigarrillos o cualquier otro elemento que pueda producir una explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.
15. Está totalmente prohibido repostar antes del inicio del rallye en la zona de Asistencia por lo que los equipos deberán prever el combustible que necesiten.

ART. 11: PUBLICACION DE RESULTADOS

Las clasificaciones oficiales del campeonato, serán publicadas dentro de los diez días siguientes a la celebración de la prueba.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 12: PREMIOS Y TROFEOS

- 1 Al final del Campeonato la Federación Canaria de Automovilismo repartirá los siguientes Trofeos:
Clasificación General Pilotos: a los 3 primeros – Trofeo
Clasificación General Copilotos: a los 3 primeros - Trofeo
Clasificación General por Categoría Piloto y Copiloto: al primer clasificado de cada Categoría – Trofeo.
Clasificación General Eco-Rallye de Energías Alternativas Piloto y Copiloto: a los tres primeros – Trofeo.
Clasificación General 2RM vehículos hasta 1600 c.c. Piloto y Copiloto: al primer clasificado de cada Categoría – Trofeo.
Clasificación General Grupo H – Pre 81: Piloto y Copiloto: al primer clasificado – Trofeo.
Clasificación General Grupo H – Pre 90: Piloto y Copiloto: al primer clasificado – Trofeo.
Clasificación General Grupo T: Piloto y Copiloto: al primer clasificado – Trofeo
Clasificación General por Marcas al primero: Trofeo
Clasificación General por Clubes al primero: Trofeo
- 2 En caso que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por categoría se acumularán en el mismo trofeo ambos premios La Federación Canaria de Automovilismo se reserva la posibilidad de establecer otros premios.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYSPRINT

ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2018 el siguiente Campeonato:
 - Campeonato de Canarias de Rallysprint.
- 2 Serán de aplicación por orden de prelación:
 - El presente Reglamento Deportivo.
 - El Reglamento Particular de la prueba.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallies de Asfalto.
 - Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallies de Asfalto.

ART. 2: ASPIRANTES

- 1 Este Campeonato está abierto a todo participante con licencia aprobada por la Federación Canaria de Automovilismo.
- 2 Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.
- 3 Se permite a los deportistas la participación con la licencia de Piloto Restringida y Copiloto Restringida.

ART. 3: VEHICULOS ADMITIDOS

- 1 La normativa acerca de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Art. 8 de las Prescripciones Comunes para todas las Pruebas de la FCA en el 2018.

ART. 4: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.
- 2 La Federación Canaria de Automovilismo confeccionará y publicará las clasificaciones.

ART. 5: RESULTADOS A RETENER

- 1 Se celebrará un Campeonato de seis (6) rallysprints, uno (1) en la isla de Gran Canaria, uno (1) en la isla de Tenerife, uno (1) en la isla de La Palma, uno (1) en la isla de Lanzarote, uno (1) en la isla de Fuerteventura, y uno (1) en la isla de La Gomera designados por las Federaciones Territoriales correspondientes. Puntuarán todas las pruebas y todas tendrán coeficiente uno (1).
- 2 La clasificación final será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en dos (2) pruebas.

ART. 6: PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 Las pruebas puntuables para el Campeonato son:
 - RALLYSPRINT DE ERA DEL CARDÓN
 - RALLYSPRINT CIELO DE LA PALMA
 - RALLYSPRINT TOMÁS VIERA
 - RALLYSPRINT ATOGO
 - RALLYSPRINT LA VEGA NUEVA
 - RALLYSPRINT ISLA DE LA GOMERA
- 2 Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos en 400 €. Estos derechos de inscripción deberán ser abonados como máximo 15 días antes de la celebración de la prueba. En caso contrario dicha prueba no será autorizada.

ART. 7: PUBLICIDAD

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo de acuerdo con las Federaciones Insulares o Interinsulares en el transcurso de la temporada, se reservan el derecho a vincular publicidad al patrocinio del Campeonato de Canarias 2018.
- 2 El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del participante en el Campeonato.

ART. 8: OFICIALES

- 1 El Organizador designará al Director de Prueba y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. También podrá designar a uno de los Comisarios Deportivos y a un Comisario Deportivo Oyente. Los demás miembros del Cuadro de Oficiales serán designados por la Federación Insular o Interinsular correspondiente, según el ámbito territorial de la prueba. Uno de los Comisarios Deportivos podrá ser designado por la FCA, que será en todo caso, el Presidente del Colegio.
- 2 El número mínimo de Comisarios Deportivos será de tres.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 9: CONDICIONES DE PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 Las pruebas se organizarán y celebrarán según la normativa del Campeonato de Canarias de Rallies de Asfalto sobre un único tramo cronometrado en ambos sentidos, de no más de 9 Kms. Se realizarán como máximo cuatro mangas en cada sentido, pudiendo ser la primera de cada sentido de entrenamiento y las demás cronometradas. El kilometraje total no podrá superar los 55 km. Los reconocimientos finalizarán el día antes de la prueba.
- 2 Los intervalos de salida serán a criterio del Director de Carrera. El cronometraje se realizará a la décima.
- 3 La clasificación se establecerá con la suma de todas las mangas oficiales cronometradas.
- 4 El Programa Horario de la prueba establecerá una REUNIÓN CON LOS EQUIPOS antes de tomar la salida, a la que tendrán que acudir obligatoriamente el piloto y/o copiloto. La hora y lugar de la reunión deberá constar en el PROGRAMA-HORARIO de la prueba.
- 5 Podrán participar vehículos de Regularidad Sport.
- 6 Se permite la utilización de neumáticos moldeados.

ART. 10: PUBLICACION DE RESULTADOS

- 1 Las clasificaciones oficiales del campeonato, serán publicadas dentro de los diez días siguientes a la celebración de la prueba.

ART. 11: PREMIOS Y TROFEOS

- 1 Al final del Campeonato se entregarán trofeos a los 3 primeros equipos clasificados (piloto y copiloto) y al primer equipo de cada categoría (piloto y copiloto). En el caso de que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por categoría se acumularán en el mismo trofeo ambos premios.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DISA DE CANARIAS DE MONTAÑA

ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2018 los siguientes Campeonatos de Montaña.
 - Campeonato de Canarias de Montaña de Barquetas.
 - Campeonato de Canarias de Montaña de Siluetas.
 - Campeonato de Canarias de Montaña de Turismos.
 - Campeonato de Canarias de Montaña de pilotos Categorías.
 - Trofeo de Canarias de grupo H-pre 81
 - Trofeo de Canarias de grupo H-pre 90
 - Trofeo de Canarias de Grupo T.
- 2 Serán de aplicación por orden de prelación:
 - El presente Reglamento Deportivo.
 - El Reglamento particular de la prueba.
 - Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo 2018.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña 2018.
 - Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018.
 - El C.D.I.

ART. 2: ASPIRANTES

- 1 Estos Campeonatos están abiertos a todos los pilotos con licencia aprobada por la Federación Canaria de Automovilismo.
- 2 Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.

ART. 3: VEHICULOS ADMITIDOS

- 1 Podrán tomar parte en las pruebas puntuables de este campeonato los siguientes tipos de vehículos, siempre que los reglamentos particulares los admitan:
 - Los admitidos en el art. 8 de PPCC de la FCA 2018.
 - Los vehículos de grupo A2 según Campeonato de España de Montaña 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2018 (los participantes A2 tendrán que aportar el reglamento técnico de la monomarca en que hubieran participado).
 - SP y ST: De acuerdo a los Art. 261 y 262 del Anexo J al C.D.I. de 1996 con las siguientes características:
 - Peso mínimo para los vehículos de 4 ruedas motrices = 1040 Kg.
 - Peso mínimo para los vehículos de 2 ruedas motrices = 975 Kg.
 - Copas Monomarca: De acuerdo a los reglamentos de las Copas Monomarca de procedencia (circuito, rally o montaña) españolas o extranjeras en los últimos 12 años con las siguientes características:
Los vehículos procedentes de copas Monomarca provenientes de circuito, podrán adaptar sus suspensiones a la utilización de pruebas de Montaña, sustituyendo los muelles y amortiguadores por otros diferentes a los especificados en el Reglamento Técnico particular con el que tienen que estar de acuerdo con el resto de los apartados. De igual modo, podrán cambiar la relación final (grupo cónico etc.) que tendrán que declarar en el pasaporte técnico del Campeonato. Tendrán que aportar el reglamento técnico de la monomarca en que hubieran participado.
 - Los vehículos de grupo C, CM, CM-1 y CM+ según reglamentación de la RFEdeA.
 - Las siluetas tendrán clasificación independiente.
 - Siguiendo la normativa de la RFEdeA y de los vehículos admitidos en el Campeonato de España de Montaña 2018, se incluye la Categoría E en el Campeonato DISA de Canarias de Montaña, tal y como consta en el Anuario Deportivo 2018 de la RFEdeA y en aplicación del artículo 277 del Anexo J de la FIA (Reglamento Técnico de categoría E – Fórmula Libre).
 - Barquetas con homologación E2/SS.

ART. 4: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.
- 2 La Federación Canaria de Automovilismo confeccionará y publicará las clasificaciones.
- 3 Las clasificaciones parciales o finales oficiales en las diferentes pruebas de los vehículos turismos y las barquetas serán en clasificación independiente para cada modalidad, no puntuaran ni bloquearan entre ellas. (Figurará en primer lugar la clasificación de las Barquetas).

ART. 5: RESULTADOS A RETENER

- 1 La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en dos (2) pruebas. Se retendrán los resultados de todas las pruebas celebradas menos una (1).



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 6: PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 Las pruebas puntuables para el Campeonato son:
 - SUBIDA DE SAN BARTOLOMÉ
 - SUBIDA DE HERMIGUA
 - SUBIDA DE HARÍA
 - SUBIDA DE BETANCURIA
 - SUBIDA DE LAS CALETAS
 - SUBIDA DE LA CUMBRE
 - SUBIDA DE TAMAIMO
- 2 Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos en 300 € por prueba, los cuales deberán ser abonados como máximo 15 días antes de la celebración de la prueba. En caso contrario dicha prueba no será autorizada.
- 3 La FCA podrá designar un Observador para inspeccionar y evaluar las pruebas de este Campeonato que estime convenientes. El resultado de su informe se entregará al Comité Organizador al término de cada prueba, con copia a su Federación Territorial respectiva.

ART. 7: PUBLICIDAD

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo de acuerdo con las Federaciones Insulares o Interinsulares, se reservan el derecho a vincular publicidad al patrocinio del Campeonato de Canarias 2018.
- 2 El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la descalificación del aspirante al Campeonato.

ART. 8: OFICIALES

- 1 El Organizador designará al Director de Carrera y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. También podrá designar a uno de los Comisarios Deportivos y a un Comisario Deportivo Oyente. Los demás miembros del Cuadro de Oficiales serán designados por la Federación Insular o Interinsular correspondiente, según el ámbito territorial de la prueba. Uno de los Comisarios Deportivos podrá ser designado por la FCA, que será en todo caso, el Presidente del Colegio.
- 2 El número mínimo de Comisarios Deportivos será de tres.
- 3 Este artículo nos es aplicable a las pruebas puntuables para el Campeonato de España.

ART. 9: CONDICIONES DE LAS PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 En las pruebas de montaña en las que la entrega de documentación y técnicas se realicen en la jornada del viernes, se permitirá a los pilotos foráneos a la isla de celebración de la prueba, realizar dichos trámites el mismo día de la prueba, respetando los horarios que la organización establezca para esos casos particulares.
- 2 Las entidades organizadoras remitirán a la Federación Canaria de Automovilismo la clasificación final oficial en la que figure el nombre y dos apellidos, una vez publicada la misma, en formato Excel o similar a través de correo electrónico, como máximo, en las 12 horas siguientes. Posteriormente las actas de las pruebas, con la lista de autorizados, clasificaciones, etc., serán enviadas en los siete días siguientes a la celebración de la prueba.
- 3 Se establecerá por parte del organizador, de forma obligatoria en todas las pruebas de montaña, un control horario de entrada a verificaciones técnicas. Se publicará la hora de entrada de cada participante en el citado control, siendo de obligado cumplimiento para todos los participantes.
- 4 El Briefing con los participantes se realizará, como muy pronto, una (1) hora antes de la hora prevista de inicio de la prueba.
- 5 El desarrollo de las pruebas constará de una manga de entrenamiento y dos oficiales. Para la clasificación se tomará el mejor tiempo de las mangas oficiales. En caso de suspenderse alguna de las mangas oficiales se podrá elegir el mejor resultado incluyendo el obtenido en la manga de entrenamiento.
- 6 El recorrido total no podrá superar 8,500 Kms., salvo autorización de la FCA.
- 7 En caso excepcional se autoriza a la Subida de Fuerteventura, con un recorrido inferior a 3 Kms, realizar una tercera manga oficial más una de entrenamientos. En este caso la clasificación final se obtendrá sumando los 2 mejores resultados obtenidos en las mangas oficiales.
- 8 Opcionalmente y con el visto bueno de la FCA, los organizadores podrán celebrar las pruebas del campeonato con el formato establecido por la RFEdeA
- 9 Si las condiciones lo permiten se pesarán como mínimo los vehículos del grupo C que están de acuerdo con las prescripciones que establezca el CDI para este tipo de vehículos. Los lastres serán precintados al vehículo.
- 10 Por razones de seguridad, si un vehículo se adelantase en el procedimiento de salida, será penalizado a razón de 10 segundos por segundo de adelanto.
- 11 Se recomienda diseñar el programa horario de forma que los participantes dispongan al menos de 30 minutos de parque de trabajo entre la manga de entrenamiento y la 1^a oficial, y entre ésta y la 2^a oficial.
- 12 Podrán participar vehículos de Regularidad Sport según lo reglamentado para el Campeonato Provincial, Interinsular o Insular que corresponda.

ART. 10: PUBLICACION DE RESULTADOS

- 1 Las clasificaciones oficiales del campeonato serán publicadas dentro de los diez días siguientes a la celebración de la prueba.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 11: PREMIOS Y TROFEOS CAMPEONATO

- 1 Al final del CAMPEONATO DE CANARIAS DE MONTAÑA, la Federación Canaria de Automovilismo, repartirá los siguientes premios y trofeos.
 - Clasificación General Barquetas: a los 3 primeros, Trofeo.
 - Clasificación General Barquetas (C-CM): al primer clasificado, Trofeo.
 - Clasificación General Barquetas (CM1): al primer clasificado, Trofeo.
 - Clasificación General Siluetas: a los 3 primeros, Trofeo.
 - Clasificación General Turismos: a los 3 primeros, Trofeo.
 - Clasificación General por Categorías: al primer clasificado, Trofeo.
 - Clasificación General por Clubes al primero, Trofeo
 - Clasificación General Grupo H-pre 81: Trofeo al primer clasificado.
 - Clasificación General Grupo H-pre 90: Trofeo al primer clasificado.
 - Clasificación General Grupo T: Trofeo al primer clasificado.

2 En caso que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por categoría acumularán en el mismo trofeo ambos premios.

ART. 12: CATEGORÍA FÓRMULA RALLYE

- 1 En las pruebas de montaña el organizador podrá admitir la inscripción y participación de equipos de rallye (piloto y copiloto), no puntuando, ni bloqueando, ni clasificando, a modo de que estos equipos puedan probar sus vehículos con carretera cerrada al tráfico y con unas condiciones de seguridad efectivas y reglamentadas. Los tiempos de estos vehículos sólo se podrán mostrar (on-line, pantallas, etc.) hasta el paso del siguiente vehículo. Nunca se entregarán resultados, ni clasificaciones. Las condiciones de seguridad tanto del vehículo como la de los participantes será la exigida en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto.
- 2 Deberán abonar un importe de inscripción igual al de los vehículos inscritos en el apartado de velocidad, y tomarán la salida después del último vehículo de Regularidad Sport y siempre antes del primero de velocidad inscrito en al apartado de montaña.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLIES EN TIERRA

ART. 1º: DEFINICION

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para la temporada 2018 el Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra. De este Campeonato derivarán
 - Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra para Pilotos
 - Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra para Copilotos
 - Campeonato por Clases de Rallies en Tierra
 - Campeonato de Canarias de Automovilismo en Tierra
- 2 Serán de Aplicación por orden de prelación:
 - a) El presente Reglamento Deportivo.
 - b) El Reglamento Particular de cada prueba.
 - c) El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallies en Tierra.
 - d) Las Prescripciones Comunes de la F.C.A.
 - e) El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallies en Asfalto.
 - f) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018.
 - g) El Código Deportivo Internacional (C.D.I.)
- 3 La Federación Canaria de Automovilismo resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.

ART. 2: CONCURSANTES ADMITIDOS

- 1 Será admitida toda persona física o jurídica titular de una licencia de concursante y participante aprobada por la F.C.A. correspondiente para el año en curso.
- 2 Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo. En caso de infracción, se le dará traslado al comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.
- 3 Durante el transcurso de la conducción y siempre que el concursante sea una persona jurídica o no forme parte del equipo, todas sus obligaciones y responsabilidades recaen en su totalidad, solidariamente y por indiviso al primer piloto declarado en el boletín de inscripción.

ART. 3: VEHICULOS ADMITIDOS

- 1 Serán admitidos a tomar parte los siguientes tipos de vehículos:
Se autoriza la participación de vehículos en la categoría de Regularidad TT.

Agrupación «A»

Vehículos turismos de Gasolina o Diesel (homologados o no) tracción a dos ruedas traseras. Prototipo E2 Nacional, motor de cualquier tipo en posición trasera, tracción trasera, cilindrada máxima 2000 cm3

Clase 1: Hasta 1600 cc.
Clase 2: Más de 1600 cc.

Agrupación «B»

Vehículos turismos de Gasolina o Diesel (homologados o no) tracción a dos ruedas delanteras.

Clase 3: Hasta 1400 cc.
Clase 4: Entre 1400 y 1600 cc.
Clase 5: Más de 1600 cc.

Agrupación «C»

Vehículos turismos de Gasolina o Diesel (homologados o no) de tracción total (4 x 4) y vehículos equipados con dos motores (Prototipo E1 Nacional con motor de moto). Los cm3 (cilindrada) para los vehículos con dos motores será la suma total de los dos motores instalados.

Clase 6: Hasta 1600 cc.
Clase 7: Más de 1600 cc.

Agrupación «D»

Vehículos todo terreno de Gasolina o Diesel (Homologados o no) (4 x 4) cuyas características sean las de un todo terreno o similar, tengan o no modificaciones y mejoras, sin importar estar homologados en grupo N, A ó B.

Clase 8: Libre cilindrada

Solamente vehículos todoterreno, no admitiéndose en esta agrupación vehículos de los denominados turismos por sus características.

- 2 Para todas las clases a los motores turbo se les adjudicará el cubicaje del resultado de los cm3 x 1' 7= cm3 totales.

ART. 4: PUNTUACIONES

- 1 Serán de aplicación los baremos descritos en el artículo 3 de las Prescripciones comunes de la F.C.A.



Federación Canaria de Automovilismo

Pruebas Puntuables

- RALLYE DE TIERRA ISLA VERDE (1.5)
- RALLYE DE TIERRA ISLA DE GRAN CANARIA
- RALLYE ISLA DE LOS VOLCANES (1.5)
- RALLYE DE LA OLIVA
- RALLYE ISLA DE TENERIFE "TIERRAS DEL TEIDE"

- 2 Se celebrará un Campeonato de cinco (5) rallies, uno (1) en la isla de Gran Canaria, uno (1) en la isla de Tenerife, uno (1) en la isla de La Palma, uno (1) en la isla de Fuerteventura y uno (1) en la isla de Lanzarote, designados por las Federaciones Territoriales correspondientes. Puntuarán todas las pruebas y todas tendrán coeficiente uno (1), excepto los Rallyes Isla Verde e Isla de Los Volcanes con coeficiente uno con cinco (1,5) cada uno de ellos
Para la clasificación final del campeonato se retendrán los cinco (5) resultados y será establecida, únicamente, entre los participantes que hayan tomado la salida al menos en dos rallies.
- 3 Se designan el Rally de Tierra de Puerto del Rosario y el Rally de Antigua como pruebas reserva, que podrán sustituir cualquier rally del Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra que fuera suspendido con anterioridad a la fecha de celebración de las citadas pruebas reserva. Estos rallies de reserva, en el caso de celebrarse dentro del Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra, deberán cumplir con todas las condiciones establecidas para este Campeonato.

ART. 5: SOLICITUD DE INSCRIPCION. INSCRIPCIONES

- 1 Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos en 400 € por prueba, los cuales deberán ser abonados como máximo 15 días antes de la celebración de la prueba.
- 2 Toda persona que desee participar en el mencionado Campeonato, deberá enviar a la Secretaría de cada prueba el boletín de solicitud de inscripción, debidamente cumplimentado, según consta en el Reglamento Particular de cada Rally.
- 3 En caso de enviar la solicitud por fax o mail deberá confirmar su recepción llamando telefónicamente al responsable de la Organización de la prueba o al Secretario de la misma.
- 4 Para definir el equipo si hubiese un cambio de Copiloto prevalecerá aquel que haya realizado más participaciones, en caso de empate, el de la primera prueba.

ART. 6: NORMAS PARA LOS RALLIES PUNTUABLES

- 1 Las Pruebas Especiales serán No asfaltadas, o en su caso se aconseja 90% no asfaltado.
Tendrán como mínimo dos Pruebas Especiales, con un recorrido mínimo de 40 Kms en Pruebas Especiales y un máximo de 90 Kms en Pruebas Especiales.
- 2 La velocidad media impuesta entre Controles Horarios, será igual o inferior a 50 Km/h. La velocidad en las Pruebas Especiales es libre.
- 3 El desglose del itinerario, así como la situación de los Controles Horarios, Controles de Paso, periodos de neutralización, etc., estarán indicados en el Carnet de Control y en el Libro de Ruta.
- 4 No se podrá entrenar ni reconocer las Pruebas de velocidad si no es autorizado por la organización. Estará prohibido reconocer o entrenar en las pruebas especiales de los Rallies fuera de los horarios y programas previstos por la organización; se proveerá un equipo de Comisarios para que en los horarios previstos se puedan reconocer dichas pruebas, no pudiéndose en ningún momento no autorizado, ni reconocer, ni circular por las inmediaciones del Rallye ya Publicado. Los reconocimientos autorizados serán con vehículos normales, equipados con neumáticos de serie (no vehículos de prueba).
- 5 La caravana de seguridad tendrá como mínimo coche 0, 00 y escoba. Queda prohibido utilizar en la Caravana de Seguridad cualquier vehículo de prueba o semi-prueba, excepto en el coche 0 y 00. Para estos vehículos de prueba y semi-prueba, es condición indispensable que los ocupantes de ambos vehículos (piloto y copiloto) estén provistos de casco, sistema de retención frontal de cabeza RFC (Hans o Hybrid) y ropa ignífuga y estén en posesión de la correspondiente licencia federativa vigente al año en curso.
- 6 Si una de las pruebas especiales no contara con los equipos mínimos de seguridad: comisarios, radios, cierre de carreteras, señalización, etc., será neutralizada.
- 7 Cuando un Tramo Cronometrado discorra por una explanada donde se realicen diversos trazados de ida y vuelta, se balizarán los mismos en la totalidad del recorrido para evitar confusiones y salidas del recorrido.
- 8 Entre cada parque de asistencia tendrán que realizarse como mínimo dos pruebas especiales de manera consecutiva. Si el organizador lo solicita la FCA podrá autorizar excepcionalmente una única prueba especial entre zonas de asistencia. Sólo habrá una zona de asistencia, en ningún caso las asistencias se desplazarán de su ubicación, salvo expresa autorización de la FCA.
- 9 Se permite la entrada al Parque de Asistencias dentro de los sectores cuyo recorrido pase por el mismo y no suponga abandonar el itinerario de la prueba. Dicha entrada no supondrá en ningún caso, asignar un nuevo tiempo para realizar el sector.
- 10 Súper Rally:
Se permite la reincorporación a la prueba a los equipos que abandonen en un tramo por cualquier causa técnica según la fórmula Súper Rallye de la normativa del Campeonato de España de Rallies de Tierra 2018.
El orden de salida de estos equipos rescatados se realizará según el criterio del Director de Carrera teniendo en cuenta, sobre todo, razones de seguridad.
- 11 Para facilitar la reincorporación de los participantes, se entregará al comienzo de la prueba un Carnet de Control con todas las Secciones del Rally. Es responsabilidad del equipo participante mantenerlo durante todo el desarrollo del rally y presentarlo a requerimiento de los oficiales.
- 12 Cuando un organizador realice ceremonia de salida el día anterior a la celebración de la prueba, para promover el descanso adecuado de los deportistas, la misma se realizará por orden de lista de inscritos o por orden de salida del día siguiente.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 7: DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHICULOS

- 1 Fijaciones suplementarias: Una (s) fijación (es) suplementaria (s) "del tipo americano" para el capot motor, la tapa de la maleta y demás objetos importantes transportados a bordo del vehículo (rueda de repuesto, caja de herramientas, etc.).
- 2 Cinturones de seguridad: FIA 8853/98 (cinco o seis puntos) y asientos homologados FIA.
- 3 Parabrisas: Es obligatorio un parabrisas si está hecho de vidrio que sea constituido por láminas, además se podrá utilizar lámina de plástico PTG transparente con un espesor mínimo de 5mm perfectamente montada.
- 4 Ruedas y neumáticos: No será autorizado el uso de neumáticos de clavos, cadenas u otros dispositivos similares. El resto de características y dimensiones será libre. Obligatorio la utilización de faldillas en las ruedas de tracción.
- 5 Arcos de seguridad: Es obligatorio el montaje de un arco de seguridad conforme a las prescripciones del Art. 253.8 del Anexo «J» del C.D.I.
- 6 Los vehículos deberán llevar un extintor manual y un sistema de extinción según lo descrito en el Artículo 253.7 del Anexo J, debiendo estar en la salida de los tramos cronometrados en condiciones de funcionamiento, con los precintos y seguros quitados, en caso contrario se le negará la salida o se le descalificará si ha realizado el tramo cronometrado.
- 7 Todos los equipos participantes deberán usar obligatoriamente el sistema de retención frontal de cabeza RFC (Hans o Hybrid).
- 8 Las pruebas de CAMPEONATO DE ESPAÑA o de rango superior se regirán por la normativa de seguridad de los reglamentos aplicables de dicho campeonato.

ART. 8: PREMIOS Y TROFEOS

- 1 En cada prueba, los repartos de premios tendrán lugar conforme al horario y lugar que asignará la Organización, en el reglamento particular de cada prueba. La Organización se reserva el derecho de ampliar los premios o trofeos.

PREMIOS Y TROFEOS PARA EL FINAL DEL CAMPEONATO:

- Al primer equipo de cada Clase (piloto y copiloto) TROFEO
 - A los tres primeros Pilotos de la clasificación general TROFEO
 - A los tres primeros Copilotos de la clasificación general TROFEO
- 2 En caso que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por clase se acumularán en el mismo trofeo ambos premios.

ART. 9: CAMPEONATO DE CANARIAS DE AUTOMOVILISMO EN TIERRA. DEFINICIÓN Y PUNTUACIÓN

- 1 El Campeonato de Canarias de Automovilismo en Tierra es un certamen mixto que reconoce a aquellos deportistas que hayan participado, durante la misma temporada, en pruebas del Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra y en pruebas del Campeonato de Canarias de Slalom.
- 2 En las pruebas serán aplicables los Reglamentos del Campeonato correspondiente. Todos los rallies tendrán, para este Campeonato, coeficiente 2 y todos los slaloms tendrán asimismo, coeficiente 1.
- 3 Para la clasificación final del campeonato se retendrán los tres (3) mejores resultados en rallies y los tres (3) mejores resultados en slaloms, y será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en dos (2) pruebas de cada Campeonato.
- 4 Tendrán trofeo al final del Campeonato, los tres primeros de la clasificación general (piloto y copiloto) TROFEO.
- .



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE SLALOM

ART. 1º: ORGANIZACIÓN.

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo, establece y organiza para 2018 el CAMPEONATO DE CANARIAS DE SLALOM. De este Campeonato derivarán:
 - a. Campeonato de Slalom de Turismos
 - b. Campeonato de Slalom de Monoplazas
 - c. Campeonato de Slalom de Superbuggy
 - d. Campeonato de Slalom por clases.
- 2 Serán de Aplicación por orden de prelación:
 - A) El presente Reglamento Deportivo.
 - B) El Reglamento Particular de cada Prueba.
 - C) El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra.
 - D) Las Prescripciones Comunes de la F.C.A.
- 3 La Federación Canaria de Automovilismo resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.

ART. 2º: VEHICULOS ADMITIDOS

- 1 Según el artículo 3 del Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra.
- 2 Además serán admitidos:

Agrupación «E»
Clase 9: Car Cross según Reglamento Técnico de la RFEdeA, a excepción de la cilindrada, que será libre.

Agrupación «F»
Clase 10: Vehículos Súper Buggy de acuerdo al artículo 279º-Anexo J del CDI.
- 3 Se realizará una clasificación independiente de cada una de las tres categorías y cada una de ellas tendrá su propio campeonato independiente. En ningún caso se realizarán clasificaciones conjuntas de ninguna de las tres categorías.

ART. 3º: PARTICIPANTES ADMITIDOS

- 1 Será admitida toda persona física o jurídica titular de una licencia SLALOM homologada por la F.C.A. correspondiente al año en curso.
- 2 Se permite a los deportistas la participación con la licencia de Piloto Restringida y Copiloto Restringida.
- 3 Durante el transcurso de la conducción todas las obligaciones y responsabilidades incumben en su totalidad al primer piloto declarado en el boletín de inscripción. El piloto asume todos los derechos y deberes del concursante al igual que si fuera titular de licencia de Concursante Individual.

ART. 4º: EQUIPOS

- 1 El equipo estará formado por Piloto y Copiloto. Los miembros del equipo estarán en posesión de su respectiva licencia, según normativa de licencias, aprobada por la FCA (exclusivamente), válida para el año en curso de acuerdo con las disposiciones del Reglamento. Para definir el equipo si hubiese un cambio de Copiloto prevalecerá aquel que haya realizado más participaciones, en caso de empate, el de la primera prueba.
- 2 Se permite la inscripción de dos equipos con el mismo vehículo, siempre y cuando el formato y desarrollo del slalom lo permitan. Figurarán en la lista de inscritos y en la lista de autorizados a tomar la salida cada uno con un número diferente.
- 3 El equipo deberá encontrarse a bordo del vehículo durante toda la duración de la prueba, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. El abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo (salvo en el transporte de un herido) entrañará la descalificación de la prueba.
- 4 Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al comité de disciplina y/o Juez Único de la FCA.

ART. 5º: PUNTUACIONES

- 1 Serán de aplicación los baremos descritos en el artículo 3 de las prescripciones comunes de la F.C.A
- 2 La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en 2 pruebas. Se retendrán los resultados de todas las pruebas celebradas menos una.
- 2 En los 10 días siguientes a la celebración de una prueba puntuable, la Federación expondrá las clasificaciones de los participantes. Y existirá un plazo de 7 días, a partir de la publicación para cualquier reclamación sobre las mismas. Una vez transcurrido dicho plazo las Clasificaciones pasarán a ser definitivas.

ART. 6º: PRUEBAS PUNTUABLES

- SLALOM DE TINAJO – ISLA DE LANZAROTE
SLALOM ADEA
SLALOM DE ANTIGUA



Federación Canaria de Automovilismo

SLALOM DE ARICO

SLALOM EL HIERRO

SLALOM CDIC - GRAN CANARIA

Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos en 150 € por prueba, los cuales deberán ser abonados como máximo 15 días antes de la celebración de la prueba.

ART. 7º: NORMAS PARA LOS SLALOMS PUNTUABLES

- 1 Estar inscritos en el calendario de la Federación Canaria de Automovilismo y contratar el seguro de la prueba a través de la Federación correspondiente.
- 2 Pruebas celebradas según la normativa del Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra sobre un único tramo cronometrado de no más de 7 Kms.
- 3 Se realizarán como máximo seis mangas cronometradas, en las que el número de mangas oficiales no podrá superar los 33 kms. El cronometraje se realizará a la décima. La clasificación se establecerá con la suma de las mangas oficiales cronometradas.
- 4 Si un participante no pudiera completar alguna de las pasadas o no pudiera salir en una de las mangas, se le aplicará el peor tiempo más un minuto de penalización para su clasificación final. Para la clasificación final habrá que terminar en todas las mangas menos una.
- 5 Los trazados serán no asfaltados, o en su caso el 90% tiene que ser de tierra.
- 6 Se permite que uno de los Tramos Cronometrados del Rallye valedero para el Campeonato de Canarias de Rallyes de Tierra 2018, siempre y cuando cumpla con todas y cada una de las características citadas anteriormente, excepto el kilometraje que adoptará el del Tramo Cronometrado, sea el trazado elegido como tramo puntuable para el Campeonato de Canarias de Slalom 2018, aunando los dos campeonatos en una sola prueba. Los permisos, seguros, documentación etc. serán independientes.
- 7 Antes de las 72 horas del término de la prueba se presentarán en la Federación Canaria de Automovilismo la lista de autorizados a tomar la salida y clasificación final de la prueba en la que figuren claramente el nombre y los apellidos de los participantes, vehículo, cilindrada, y clase a que pertenece.
- 8 Oficiales: El cuadro de oficiales, como mínimo, constará de tres Comisarios Deportivos, de un Director de Carrera y dos Cronometradores.
- 9 Deberá existir un mínimo de una ambulancia, un médico y un equipo de extinción de incendios y/o extintores a lo largo del recorrido. Se deben evitar en el trazado de los circuitos las zonas de peligro o que dos participantes se puedan encontrar en un mismo punto.

ART. 8: DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHÍCULOS

1. El piloto y el copiloto deberán ir sólidamente fijados al asiento por el arnés de seguridad homologado de conformidad con la norma FIA 8853/98 (cinco o seis puntos).
2. El parabrisas será de vidrio laminado. El resto de los cristales podrá ser de plástico PTG (irrompible antivandálico), no se permite el metacrilato.
3. El capot deberá tener dos trabas metálicas (tipo americano) y maletero deberán tener como fijación dos trabas metálicas eliminando el cierre original y cualquier otro tipo de sujeción.
4. Las puertas delanteras serán las originales y los tapizados serán de material resistente (cartón piedra, aluminio, etc.), en caso contrario se portará de tirantes de protección en la puerta según los dibujos 253-8, 253-12 o 253-17 de diseño de barras del Anexo J.
5. El depósito de la gasolina debe estar sólidamente fijado y aislado por una protección metálica, y tener un desahogo al exterior del vehículo.
6. El arco de seguridad (barras) es obligatorio y deberá ajustarse a lo descrito en el ANEXO «J».
7. Se obliga a los participantes la utilización de mono ignífugo, sistema de retención frontal de cabeza RFC (Hans o Hybrid) y casco homologado.
8. Los sillones tendrán que ser homologados FIA.
9. Los vehículos tienen que llevar sólidamente fijado un extintor de 2.4 Kilos. A partir del 1 de Enero de 2018, los vehículos que tengan en la carrocería cualquier tipo de material compuesto (fibra de carbono, fibra de vidrio, etc.) deberán llevar un extintor manual y un sistema de extinción según lo descrito en el Artículo 253.7 del Anexo J, debiendo estar en la salida de las mangas en condiciones de funcionamiento, con los precintos y seguros quitados, en caso contrario se le negará la salida o se le descalificará si ha realizado la manga.
10. Obligatorio el desconectador interior y exterior.
11. Obligatorio la utilización de faldillas en las ruedas de tracción.

ART. 9º: TROFEOS

- 1 Al final del Campeonato se entregarán trofeos a los 3 primeros equipos clasificados (piloto y copiloto) y al primer equipo de cada clase (piloto y copiloto). Igualmente a los tres primeros clasificados del campeonato de monoplazas (Agrupación E) y al primero de cada clase. En caso que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por clase se acumularán en el mismo trofeo ambos premios.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS

REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS

1. ORGANIZACION

La Federación Canaria de Automovilismo, organiza para el año 2018 los siguientes Campeonatos de Circuito:

- Campeonato de Canarias de Velocidad. (GENERAL)
- Campeonato de Canarias SUPER SPORT. (CSS)
- Campeonato de Canarias SUPER SPORT 2. (CSS2)
- Campeonato de Canarias SPORT. (CS)
- Campeonato de Canarias CM (CM)
- Campeonato de Canarias EXTREME (EXT)

Podrán participar todos los deportistas con licencia en vigor según normativa de la Federación Canaria de Automovilismo.

Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos 150 € por meeting, los cuales deberán ser abonados como máximo 15 días antes de la celebración de la prueba.

1.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

El Reglamento Particular de la Prueba.

El presente Reglamento General.

Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo para el 2018.

Campeonatos, copas, trofeos y Challenges de Velocidad en Circuito de España 2018.

2. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

Serán admitidos a tomar parte los siguientes tipos de vehículos:

Vehículos, homologados o no. La FCA podrá ampliar los vehículos admitidos. Los vehículos serán agrupados según su cilindrada de acuerdo con lo detallado a continuación:

- CAMPEONATO SPORT (CS)

Vehículos con independencia de sus características técnicas y de cilindrada igual o inferior a 1.600 cc

- CAMPEONATO SÚPER SPORT 2 (CSS2)

Vehículos con independencia de sus características técnicas y de cilindrada entre 1.600 cc. y 2.000 cc.

- CAMPEONATO SÚPER SPORT (CSS)

Vehículos con independencia de sus características técnicas y de cilindrada superior a 2.000 cc.

- CAMPEONATO CM (CM)

Vehículos tipo "CM", con independencia de su cilindrada.

- CAMPEONATO EXTREME (EXT)

Vehículos con cilindrada superior a 2500 cc que por su características técnicas se encuentren dentro de las categorías GT del Campeonato de España de GT exceptuando los GT Light. La inclusión en este campeonato por posibles excepciones queda a criterio del Comité Organizador con el visto bueno de la Federación Canaria.

Se permite la participación de todas las categorías a la vez, incluyendo "CM", en las carreras.

3. OFICIALES.

3.1. La FCA podrá designar, al menos, los siguientes oficiales: 1 Comisario Deportivo y 1 Director de Prueba.

3.2. El Organizador propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias), y sus nombres serán comunicados a la FCA para su aprobación, si procede:

Los demás Comisarios Deportivos (hasta llegar a 3 por prueba). El Director de Carrera y sus Adjuntos.

3.3. Antes de los entrenamientos oficiales cronometrados será obligatorio realizar una reunión "BRIEFING" en la que deberán estar presentes todos los oficiales mencionados en el art. 3.1 y 3.2, todos los concursantes (o los representantes que estos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba, además firmaran la hoja de presencia.

3.4. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing. En este caso, el concursante y/o piloto serán sancionados.

4. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES.

4.1. Los Comisarios Deportivos pueden, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI. El Tablón Oficial de Avisos, dará fe de la publicación y comunicación.

4.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

4.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será comunicada inmediatamente, dando fe de la comunicación la publicación en el tablón de Avisos.

4.4. El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

4.5. Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en los siguientes 2 pasos por la entrada a Pit Lane después de que la misma sea presentada (un piloto no puede ver más de 2 veces la bandera negra por un mismo incidente).

5. SANCIONES.

5.1. Los Comisarios Deportivos pueden aplicar las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan – a su exclusivo criterio – en virtud del CDI. Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Carrera y/o Prueba.

5.2. Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué piloto(s) está(n) implicado(s) en el mismo, así como aplicar la sanción que estimen oportuna.

5.3. Si un piloto está implicado en una colisión o en un "Incidente", no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo de los Comisarios Deportivos, siempre que haya sido informado, en los 30 minutos siguientes a la finalización de la carrera.



Federación Canaria de Automovilismo

5.4. Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", las penalizaciones establecidas en el Anexo I (Reglamento Deportivo Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito).

5.5. Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que —a su exclusivo criterio— disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s).

6. CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

6.1. Las medidas de seguridad de los vehículos deberán estar conformes con el "artículo 253 del Anexo J" del año en curso.

6.2. Para estos Campeonatos es obligatorio que todos los vehículos vayan provistos de un "transponder" de cronometraje automático. El organizador del Certamen dispondrá de "transponders", los cuales podrá vender o alquilar.

6.3. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

7. DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES.

7.1. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los boxes, deberá contar con el permiso expreso de la Organización.

7.2. Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

7.3. Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit Lane y Pista.

7.4. Se prohíbe la estancia de personas, que no estén acreditadas, en la zona interior de los boxes durante todo el meeting.

7.5. Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba que se esté desarrollando en ese momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.

7.6. Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito. Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del concursante.

7.7. Todo el material – incluidos los neumáticos – deberá estar en el interior de los boxes. Y es responsabilidad de los equipos retirarlo inmediatamente de las instalaciones de los circuitos, una vez finalizada la prueba.

7.8. Todos los equipos deberán tener en su box un extintor de al menos 4 kilos en condiciones de uso y al alcance de los mecánicos.

8. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

8.1. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en Canarias, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, casco, etc.) establecidos en las Prescripciones Comunes de Canarias 2018.

8.2. La circulación por el Pit Lane, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 40 Km./h. Está prohibido empujar un vehículo en Pit Lane, a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada.

8.3. El piloto será el único responsable de las actuaciones y comportamientos de todo el personal de su equipo mecánicos y acompañantes con presencia en boxes, estando todos sujetos a las jurisdicciones deportivas reconocidas en el CDI, así como a las disposiciones del Reglamento Particular de la prueba y las decisiones de los oficiales de la prueba. Comprometiéndose al cumplimiento de lo estipulado en el mismo, reconociendo y aceptando las posibles sanciones descritas.

9. VERIFICACIONES.

9.1. Las verificaciones deberán realizarse el día y hora indicados en el programa horario. En todo caso, pasar las verificaciones fuera de los horarios previstos en el Reglamento Particular conllevará una sanción.

9.2. Ningún vehículo podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (técnica y entrega de documentación).

9.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones podrán ser sancionados.

10. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

10.1. Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado, o en cualquier otro lugar donde se hagan las mismas, y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

10.2. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.

10.3. Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación. Ningún lastre no declarado podrá ser tenido en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

10.4. El control fono métrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, será realizado por los Comisarios Técnicos en cualquier momento de la prueba. Los participantes que excedan los límites permitidos no serán autorizados a tomar la salida. El número máximo de Db. así como el método de medición serán establecidos en los reglamentos particulares de cada prueba.

11. ENTRENAMIENTOS OFICIALES (libres, cronometrados)

11.1. Existen 2 tipos de entrenamientos oficiales: (libres y Oficial cronometrado). Ambos obligatorios para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en la carrera. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la no participación de algún concursante.

11.2. Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados de una duración mínima efectiva de 15 minutos.

11.3. Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación por razones de causa mayor. Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

11.4. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida.

11.5. Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

12. LA PARRILLA DE SALIDA.

12.1. Al final de la(s) sesión(es) de entrenamiento(s) oficial(es) cronometrado(s) se publicará el mejor tiempo de cada piloto, firmada por el Director de Carrera.



Federación Canaria de Automovilismo

12.2. La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados. Si 2 ó más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero. La parrilla de salida de la segunda y tercera carrera será confeccionada en función de la clasificación de la carrera anterior, invirtiendo la posición de los primeros X pilotos. La cantidad de pilotos a invertir queda a criterio de los comisarios deportivos dependiendo de la cantidad de inscritos y sus vehículos.

12.3. Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 6 metros.

12.4 El Comité Organizador podrá cambiar el orden de la parrilla de salida, con el visto bueno de los Comisarios Deportivos.

13. PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

13.1. Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las personas encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

13.2. Todo participante que haya realizado una falsa salida será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con la penalización prevista en este Reglamento, pudiendo elevar los Comisarios Deportivos la sanción en caso de que lo entiendan conveniente por las circunstancias que concurren en el caso concreto.

13.3. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera o por un oficial designado por este.

13.4. Cinco minutos antes de la salida saldrá el Safety Car a pista, con los destellantes apagados, esto indicará la apertura del Pit Lane. El Safety Car esperará al frente de la línea de salida hasta la pancarta de 2 min. Momento que quedará cerrado el Pit Lane.

13.5 Inicio de la vuelta de formación, En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y en sus posiciones, el estárter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo. Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado. Si la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

13.6. Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación, su piloto deberá indicarlo rápidamente, y el Comisario de Parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla. Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, mostrará bandera roja, ocho segundos después agitará la Bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema. Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de calentamiento, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al Pit-Lane, y su lugar de la Parrilla quedará vacante. El equipo de dicho vehículo puede en Pit-Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el Pit-Lane. Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el Pit-Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas. Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta. A criterio del Director de Carrera dependiendo del peligro que entrañe la situación de los vehículos averiados, podrá mostrar bandera negra indicando a todos los participantes que paren sus motores hasta nuevo aviso. Una vez reanudada la carrera si el tiempo transcurrido es superior a 5 min. se recomienda una nueva vuelta de formación.

14. CARRERA

14.1. Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit Lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo, un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista para avisar de posibles adelantamientos.

15. ENTREGA DE PREMIOS, CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS.

A la clasificación final de cada una de las carreras se le atribuirán los puntos de acuerdo al siguiente baremo:

1º	2º	3º	4º	5º
40	34	28	23	18
6º	7º	8º	9º	10º
14	10	7	4	2

Para el resto de los participantes a partir del 10º clasificado se le atribuirá un punto.

15.1. La clasificación final del Meeting, para la entrega de trofeos, se obtendrá sumando los puntos por carrera de los participantes. Tienen trofeo los tres primeros clasificados de cada campeonato.

Una vez finalizado el Meeting tendrá lugar la entrega de Trofeos, los deportistas que obtengan Trofeo deberán participar en la ceremonia de pódium. (La no presencia en la ceremonia implica la pérdida del trofeo y los puntos obtenidos.), salvo expresa autorización de los comisarios deportivos.

15.2. Para la clasificación final del campeonato se sumarán la mitad más uno de los resultados de las carreras celebradas.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE REGULARIDAD SPORT EN RALLYES

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.
- 2) PRUEBAS PUNTUABLES.
- 3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.
- 4) ASPIRANTES Y LICENCIAS.
- 5) VEHÍCULOS ADMITIDOS.
- 6) OFICIALES.
- 7) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES.
- 8) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE PRUEBA.
- 9) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK).
- 10) CARNET DE CONTROL.
- 11) TRAMO DE CALIBRACIÓN
- 12) VERIFICACIONES.
- 13) SALIDA
- 14) ASISTENCIAS Y OVREURS
- 15) TRAMOS CRONOMETRADOS.
- 16) CLASIFICACIONES
- 17) EMPATE EN UN RALLYE.
- 18) TROFEOS.
- 19) FORMA DE PUNTUAR
- 20) RESULTADOS A RETENER.
- 21) EMPATE FINAL EN EL CAMPEONATO
- 22) RECONOCIMIENTOS

1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

1. La Federación Canaria de Automovilismo convoca para el año 2018 los siguientes Campeonatos de Rallyes de Regularidad Sport para Vehículos Históricos:

- Campeonato **Regularidad Súper Sport** para Pilotos y Copilotos.
- Campeonato **Regularidad Sport** para Pilotos y Copilotos (Media 12% inferior)
- Campeonato de Clubes

Hándicap Campeonato Regularidad Sport (Media 12% Inferior): Todos los vehículos de más de 1.600 de cilindrada, tendrán un coeficiente de penalización del 25% de puntos a sumar al total de tiempos acumulado a la finalización del rallye (No se sumarian los puntos por penalizaciones en los C.H.)

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

- Reglamento del Campeonato de Canarias de Regularidad Sport en Rallyes.
- Reglamento Particular de la prueba.
- Prescripciones Comunes para todas las Pruebas de la Federación Canaria de Automovilismo.
- Reglamento del Campeonato de España de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos (en lo que sea aplicable).
- Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
- C.D.I.

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

2) PRUEBAS PUNTUABLES

1.- Las pruebas puntuables para los Rallyes de Regularidad Sport para Vehículos Históricos y coeficientes serán las siguientes:

RALLYE VILLA ADEJE	11/12 MAYO	Coef.1,2
RALLYE LA PALMA ISLA BONITA	14/15 SEPTIEMBRE	Coef.1,2
RALLYE ORVECAME ISLA TENERIFE	19/20 OCTUBRE	Coef.1
RALLYE MASPALOMAS	2/3 NOVIEMBRE	Coef.1
RALLYE GRAN CANARIA HISTORIC	16/17 NOVIEMBRE (*)	Coef.1,2
RALLYE ORVECAME LANZAROTE	30 NOV/1 DICIEMBRE	Coef.1,2

En caso de que una prueba de las programadas no se disputara, todas las pruebas tendrían coeficiente 1.2.

(*) La fecha del Rallye Gran Canaria Histórico está pendiente de confirmación

2. Los derechos de inscripción al Campeonato de las pruebas que no estén incluidas en el Campeonato de Canarias de Rallyes en Asfalto, correspondientes a pruebas de velocidad en Rallyes provinciales o insulares, ascienden a 350 €, siendo estos derechos de 700 € euros en caso de pruebas valederas para el Campeonato de España.

3. La FCA podrá designar un Observador que evaluará las pruebas celebradas, conforme al modelo de Informe de Inspección aprobado por la Junta de Gobierno de la FCA, de cara a mantener su inclusión en el calendario como prueba puntuable para la especialidad para el siguiente año. Las Federaciones Insulares/Interinsulares, previa comunicación, podrán nombrar para las pruebas de los Campeonatos Autonómicos un Observador que acompañará al de la FCA.

3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

1. Las establecidas en las prescripciones comunes del Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto 2018.
2. Para que una prueba sea válida para el Campeonato deberá de contar con un mínimo de cinco (5) equipos inscritos en la lista de Autorizados a tomar la salida, en la suma de ambos certámenes. (Regularidad Súper Sport (Media Alta) y Regularidad Sport (Media Inferior 12%).



Federación Canaria de Automovilismo

4) ASPIRANTES Y LICENCIAS

1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso, expedida por la F.C.A.
2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias correspondientes (Estatual Restringida o superior) expedida por F.C.A.

5) VEHÍCULOS ADMITIDOS

1. Los vehículos admitidos en el Certamen Autonómico de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos son todos los vehículos de prueba que participaron en rallyes, homologados hasta al 31 de diciembre de 1984, en los Grupos 1, 2, 3, 4 y 5 en la citada época, así como en los Grupos A, N y B.

La Comisión de Clásicos de la FCA se reserva el derecho de admitir a participar previa solicitud del interesado, vehículos históricos con ficha FIA, homologados entre el 1-1-1985 y el 31-12-1986 conformes a sus fichas de homologación grupo A y N, que tengan palmarés histórico, con su imagen concuerde con el de su época y con preparación para prueba.

Ejemplos, Daimler Benz 190 2.3 16v (ficha 5269), Toyota AE86 (fichas 5179 y 5180), BMW E30 325i (ficha 5292) Citroën Visa GTI (ficha 5288) Ford RS Turbo 1.4 (ficha 5272) Ford Fiesta XR2 (ficha 5258) VW Golf 16v (ficha 5295).

2. Las preparaciones admitidas son las estipuladas en la Ficha de Homologación FIA (en caso de existir), las permitidas en su época o según la reglamentación vigente en los Grupos 1, 2, 3, 4, 5, A, N y B.

Todos los vehículos deberán disponer de un Pasaporte Técnico de Vehículo Histórico emitido por una A.D.N. (Autoridad Deportiva Nacional) o por la F.I.A., ficha de homologación e informe de ITV actualizado y en vigor, siendo obligatoria su presentación en las verificaciones técnicas de cada prueba o en cualquier momento a requerimiento del cuadro de oficiales de la prueba. El Pasaporte técnico, deberá contener cualquier modificación o sustitución de componentes por cese de fabricación de repuestos originales.

3. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación (recomendando que la imagen concuerde con la de la época).

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

6) OFICIALES:

1. Actuará el mismo Colegio de Oficiales que para el meeting de velocidad. En cada prueba se nombrará a un miembro de la Comisión de Clásicos como asesor al Colegio de Comisarios Deportivos en materia de regularidad. Además, se nombrará a un Comisario Técnico responsable de las verificaciones a los vehículos de regularidad participantes.

7) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

1. Será de aplicación el art. 6 de las PPCC de la FCA.

2. Los derechos de inscripción para todas las pruebas puntuables del Campeonato estarán recogidos en el art. 6.9 de las ppcc de la FCA del año en curso. En los derechos de Inscripción no están recogidos los derechos que establezca cualquier organizador en sistemas de Gelocalización (GPS).

3. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. No obstante y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma categoría, solo si éste está en posesión del Pasaporte Técnico.

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.

Solamente la F.C.A., puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

5. Si en las verificaciones técnicas previas a la salida de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del Pasaporte Técnico emitido a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo podrá ser rechazado definitivamente.

6. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:

a) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.

b) En el caso de que la prueba no se celebre.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la prueba.

7. Los organizadores reembolsarán los derechos de inscripción a los concursantes que, por razones de fuerza mayor, no pudieran presentarse a la salida de la prueba (es decir: antes del final de las verificaciones administrativas) bajo reserva de que una solicitud en tal sentido sea remitida al correo electrónico oficial de la organización en el que se acredite el supuesto de fuerza mayor que se hubiera padecido. Esta devolución deberá hacerse efectiva como máximo un mes después de finalizada la prueba.

8) PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION



Federación Canaria de Automovilismo

1. La serie de estos números será específica y correlativa para los vehículos históricos que participen en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Regularidad, comenzando con el nº 201.
2. Los Organizadores entregaran como mínimo a cada equipo, un juego de números, y número fluorescente para el cristal trasero en caso de que la prueba tenga tramos nocturnos, así como la publicidad obligatoria, cumpliendo las medidas reglamentarias establecidas en las prescripciones comunes del FCA 2018

9) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

1. La longitud de los tramos cronometrados de regularidad debe ser exacta, con precisión a la decena de metros, 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. Todo el recorrido del rallye será medido con un aparato tipo Terratrip, utilizando el mismo calibre y condiciones.
2. En aras de garantizar la equidad, se recomienda a los organizadores que no publiquen -en ningún caso- los puntos exactos en los que se situarán los controles intermedios de los tramos de regularidad.
3. A la publicación reglamentaria del Rutómetro de las prueba, este deberá contener las mediciones de los tramos cronometrados y recorridos de enlace, que serán los mismos para velocidad que para la regularidad. La información de las salidas y metas de los tramos cronometrados, se publicarán con fotografía detallada.

10) CARNET DE CONTROL

1. En la salida del rallye, cada equipo recibirá un Carnet de Control en el que figurarán la hora de salida y el tiempo concedido para cubrir la distancia al siguiente control horario. Este Carnet deberá ser entregado en la llegada de cada Sección, siendo reemplazado por uno nuevo en la salida de la siguiente.
2. El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.
3. El Carnet de Control deberá entregarse en cualquier momento a petición de un Comisario, (particularmente en todos los puestos de Control), o presentarlo personalmente un miembro del equipo, para ser visado.
4. A menos que fuera autorizada por un Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control, entrañará una penalización de 10.000 puntos.
5. La ausencia de visado, en no importa qué Control, o la no entrega del Carnet de Control en todos los puestos de Control (Horario o de Paso), entrañará una penalización que puede llegar hasta la exclusión en caso de reiteración.
6. La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.
7. Únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.
8. 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 control.

11) TRAMO DE CALIBRACION

1. El organizador deberá facilitar con antelación a los participantes la situación y longitud exacta (a la decena de metros) de un "Tramo de Calibración" de longitud entre 5 y 8 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 del rallye entre la salida del mismo y el primer tramo cronometrado. No obstante sería válido cualquier otro tramo de calibración situado cerca de la salida del meeting y fuera del recorrido del rallye a celebrar. Se podrán establecer Tramos de Calibración Tipo.

2. El tramo de calibración deberá ser publicado con la divulgación del recorrido del rallye y no podrá discurrir por autovías, autopistas, rotundas y carreteras desdobladas.

12) VERIFICACIONES

1. 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.
2. Los Comisarios Técnicos realizarán la verificación técnica, que afectará a las medidas de seguridad, neumáticos y comprobación del Pasaporte Técnico del vehículo (Pasaporte Clásicos de Regularidad) emitido por la R.F.E. de A., una A.D.N. o por la FCA en las condiciones del Reglamento Técnico del Campeonato.
3. Los Comisarios Técnicos y Deportivos pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la prueba.
4. A la terminación del rallye, los coches quedarán en régimen de "Parque Cerrado" a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio.
5. En el caso de que un participante se negara a ser verificado en cualquier momento de la prueba, este será excluido de la misma y del Campeonato no pudiendo volver a participar en lo que resta de temporada

13) SALIDA

- 13.1. La salida será por detrás del resto de los inscritos en una prueba de velocidad, el primer participante en Regularidad para Vehículos Históricos tomará la salida en cada tramo cronometrado después del último coche de velocidad. Si el tramo cronometrado es inferior a 8 Kms. la salida se dará a los 2 minutos y si fuese superior a 8 Kms. la salida sería a los 3 minutos del último participante de velocidad. No obstante prevalecerá la decisión del Director de Carrera, ante cualquier circunstancia de situación de la prueba. El último participante de regularidad irá seguido del coche de cierre de la prueba.

13.2. Reincorporación de un vehículo a la carrera (REENGANCHE)

1. General.



Federación Canaria de Automovilismo

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, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba. (Está permitido solo un reenganche)

2. Penalizaciones.

Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones. La penalización por cada sección no completada será de 3.000 puntos.

Sin embargo, a los vehículos que habiendo tomado la salida a un tramo espectáculo no hayan podido finalizar el mismo, por la razón que sea, se les otorgará una penalización que se obtendrá añadiendo 60 puntos a la menor penalización de los vehículos que lo hayan completado.

Esta misma penalización de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo finalizado el tramo espectáculo, hayan realizado una penalización superior al mismo.

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 de cada Certamen. El intervalo entre ambos vehículos – último clasificado y primer reincorporado quedará a criterio del Director de Carrera.

Carrera. Los vehículos que se reincorporan no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado".

14) ASISTENCIAS Y OUVREURS

1. El organizador podrá prever Parque/s de Asistencia para los equipos inscritos, en las mismas dimensiones del Box de trabajo que establezca para los equipos de velocidad. Será obligatorio realizar las asistencias en los parques establecidos en cada reglamento particular.

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

3. Los "Ouvreurs" y/o coches de apoyo no están permitidos. Su presencia implicará la exclusión del o de los participantes beneficiarios.

15) TRAMOS CRONOMETRADOS

15.1 Procedimiento de los controles

1. 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.

2. En la salida de cada tramo cronometrado habrá un Control Horario. La salida al tramo podrá realizarse con intervención de un comisario-cronometrador o por sistema de "auto salida".

La salida de cada vehículo en cada tramo cronometrado deberá efectuarse obligatoriamente, con la intervención de un Comisario-Cronometrador (que anotará la hora de salida) y en intervalos de 1 minuto.

3. 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".

15.2. Medias en tramo cronometrado:

1. Se establecerán dos (2) medias, una para el Campeonato de Regularidad Súper Sport (Media Alta), otra para el Campeonato de Regularidad Sport (Media Baja 12%). Siendo el orden de los vehículos inscritos, primero la Regularidad Súper Sport y luego la Regularidad Sport. Se autoriza en los casos que requiera el trazado de un tramo, con pendiente o desnivel importante, a que la diferencia de la velocidad media a aplicar a los vehículos de Media Baja con respecto a los de Media Alta, sea superior al 12%, con el fin de que los coches de menos potencia puedan llevar la regularidad en esta parte del tramo.

2. Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la Comisión de Regularidad Sport de la FCA. Deberá establecerse una segunda media excepcional inferior a **5 Km/h** a la anterior, para condiciones climatológicas medias denominada "Media Intermedia", y una tercera media de **10 Km/h** a la media normal para condiciones climatológicas extremas, denominada "Media Extrema".

3. Se permite hacer cambios de media dentro del tramo. Estos cambios de medias son referidos a las condiciones específicas del trazado de cada tramo cronometrado.

4. Para asegurar que la información de cualquier cambio de media sea efectiva, cada Jefe de Tramo deberá llevar los carteles de "Media Normal", "Media intermedia" y "Media Extrema" para cada uno de los tramos del rallye. Asimismo el coche de seguridad llevará un juego de repuesto, donde irá un asesor a modo de supervisor para la Regularidad Sport. La aplicación de los mismos siempre será a criterio de la Dirección de Carrera informando al participante en el CH inmediatamente anterior, y a hacer posible por mensaje a los teléfonos de los equipos participantes.

5. El procedimiento para establecer la media normal o la media excepcional en caso de condiciones climatológicas muy adversas será el siguiente:

- Será decidida, exclusivamente, por el Director de Carrera.

- El Director de Carrera informará a los Jefes de Tramo.

- El Jefe de Tramo será el responsable de mostrar, siempre, un cartel que indique el tipo de media a utilizar que refleje lo siguiente:

- El cartel será mostrado en cada Control Horario (CH) previo a cada Tramo Cronometrado (TC).

- Las dimensiones de los carteles serán de 50 x 25 cm.



Federación Canaria de Automovilismo

6. Las velocidades medias a aplicar a cada uno de los tramos cronometrados, serán publicadas en el Tablón de Avisos de la web oficial del Organizador una vez finalizados los Reconocimientos para los pilotos foráneos. Se reflejará en el Programa Horario de la Prueba el horario de publicación de las Medias. No será obligatorio entregar ningún documento oficial con las mismas.

15.3. Cronometraje:

1. Se autoriza el uso de seguimiento, control y cronometraje por medio de dispositivos GPS, siempre bajo la supervisión y control del responsable de cronometraje para la Regularidad Sport.

2. 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.

En los tramos cronometrados programados dentro del Rallye a doble o triple pasada, el Responsable de Cronometraje no publicará la distancia de los controles secretos si los mismos coinciden en distancia con las pasadas anteriores, hasta el paso del todos los vehículos por la última pasada. Se recomienda en caso de que los controles no sean los mismos en ambas pasadas, que haya al menos un mínimo de 300 metros de distancia entre los controles de una pasada y otra y/o las velocidades medias sean distintas.

En todas las clasificaciones se reflejará una casilla para cada C.H. de acuerdo con el itinerario horario del rallye, y donde se reflejará las posibles penalizaciones por retraso o adelanto que sean comunicadas por el Director de Carrera o en su defecto el responsable de Cronometraje del Rallye. Estas penalizaciones se sumarán a los puntos obtenidos a la finalización del evento, así como otras penalizaciones que pudieran incumplir los equipos participantes.

3. El organizador fijará los puntos de los de controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado, de acuerdo con el siguiente esquema, más el control de paso por meta (no secreto) que será obligatorio. Sumará el control de meta como un control más a efectos de la clasificación de cada tramo.

Distancia Controles Intermedios	Mínimo	Máximo
Tramos espectáculos	2	3
De 5 a 8 km	6	8
De 8 a 12 km	8	10
De 12 a 15 km	10	12
Más de 15 km	12	15

4. Se instalará en cada vehículo un transponder o GPS de cronometraje, a ser posible en el mismo punto del vehículo.

5. En el caso de que un vehículo no dejara constancia de su paso por un control intermedio, pero sí en el anterior o posterior a éste, se le aplicará como penalización en el control no marcado la media aritmética de las penalizaciones obtenidas en los controles anterior y posterior. En el caso de que lo anterior le ocurriese a un determinado número de vehículos -a determinar por los Comisarios Deportivos-, estos podrían optar por imponer a todos los afectados la penalización previamente indicada o proceder a la anulación de ese control para todos los participantes.

6. Si un vehículo no dejara constancia de su paso en más de un control intermedio del mismo tramo, se aplicará lo siguiente, bajo decisión de los Comisarios Deportivos:

— Si ocurre en un porcentaje alto de vehículos (igual o superior al 30 %), se anularán los puntos intermedios.

— Si ocurre en un porcentaje bajo de vehículos (inferior al 30 %), decidirán los Comisarios Deportivos pudiendo anular el tramo o imponerles los puntos correspondientes a la media aritmética de los puntos obtenidos por el primer y último clasificados en ese tramo.

En cualquier caso, si el Colegio de Comisarios Deportivos apreciara la concurrencia de circunstancias determinantes de los hechos previstos por este artículo, podrán adoptar cualquier otra decisión que consideren más adecuada incluso distinta a las anteriormente indicadas.

7. 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.

8. En caso de interrupción del tramo se les aplicaría las puntuaciones de la pasada anterior o posterior si la hubiese, a partir del control que haya ocasionado la incidencia. En caso de existir solo una pasada por tramo siempre y cuando las penalizaciones sean superiores a 5 puntos por control, se anularán los controles para todos los concursantes. Si existiera tres pasadas a un tramo; si ocurre en la primera pasada se tomará la segunda, si ocurriese en la segunda se tomará la primera, si ocurriese en la tercera se tomará la segunda. En cualquier otro supuesto, el Colegio de Comisarios Deportivos, podrán adoptar cualquier otra decisión que consideren más adecuada.

9. En caso de que un vehículo alcance a un vehículo precedente sea de velocidad o de Regularidad y este obstaculice deliberadamente el adelantamiento, a los equipos perjudicados se le aplicarán las puntuaciones de la pasada anterior o posterior si la hubiese, siempre y cuando la Dirección de Carrera reciba la incidencia del equipo afectado y que se



Federación Canaria de Automovilismo

puede contrarrestar su veracidad con los comisarios oficiales de tramo. En caso de existir solo una pasada por tramo siempre y cuando las penalizaciones sean superiores a 5 puntos por control, se anularán los controles afectados para todos los concursantes. Si existiera tres pasadas a un tramo, si ocurre en la primera pasada se tomará la segunda, si ocurriese en la segunda se tomará la primera, si ocurriese en la tercera se tomará la segunda. En cualquier otro supuesto, el Colegio de Comisarios Deportivos, podrán adoptar cualquier otra decisión que consideren más adecuada.

10. En el caso de fallos de comunicaciones o seguimiento GPS para todos los concursantes, como media excepcional se tomarán como controles válidos la salida y la meta de cada tramo cronometrado, cuyos tiempos son tomados de forma analógica por los oficiales del tramo. Se tomará como válido el tiempo de paso por meta como único control del tramo, aplicando como puntos de penalización la diferencia de la hora teórica programada de acuerdo a las velocidades medias previstas a la salida del tramo, con el tiempo de paso por meta.

15.4. Penalizaciones:

- a) 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 un tramo de regularidad.
- b) Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.
- c) Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 150 puntos, equivalentes a 15 minutos que supondrá la exclusión del participante).
- d) Se aplicarán 90 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.
- e) Se aplicarán 100 puntos por adelanto (1^a y 2^a vez) superior al 10% sobre el tiempo ideal en un punto de control intermedio, Siempre que se valoré por parte del CCDD exceso de velocidad continua al paso por los controles de todo el tramo, y no de forma puntual. En caso de reincidencia en más tramos cronometrados a criterio del CCDD, el equipo podrá ser descalificado de la prueba.
- f) Se aplicará 20 puntos de penalización, al primer control secreto del tramo por salir con adelanto a su tiempo real.

16) CLASIFICACIONES

1. 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 por certamen.
2. La clasificación, con los puntos de penalización por adelanto o retraso en cada control, y la general acumulada después de cada tramo cronometrado, deberá estar disponible en la web designada por la organización en un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último coche de regularidad por meta.
- 3.. Asimismo, en la última pasada por cada tramo cronometrado deberán publicarse las distancias de los controles secretos.
4. Existirá un tramo cronometrado dentro de cada Rallye que se denominará TC Plus, atribuyéndose y sumando a los puntos de la clasificación final de cada rallye, la siguiente clasificación: 1º 3 Puntos 2º 2 Puntos y 3º 1 Punto, para los campeonatos.

17) EMPATE EN UN RALLYE

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 los tramos cronometrados, y de persistir el empate, el que haya tenido mayor cantidad de mejores clasificaciones en los tramos cronometrados.

18)

TROFEOS

1. El organizador de cada rallye entregará Trofeos para piloto y copiloto de los tres primeros coches clasificados en cada certamen.

2. Trofeos por Clubes/Escuderías

Cada club/escudería estará en posesión de la licencia de concursante EC. Los pilotos podrán ser miembros de un solo club / escudería durante toda la temporada.

Para la clasificación de cada prueba, se tomarán en cuenta los tres (3) mejores resultados de los pilotos integrantes de cada club / escudería tanto, **para del Campeonato de Regularidad Súper Sport como el Campeonato de Regularidad Sport**. Es decir, se sumarian los puntos de los tres primeros de Media alta y los tres primeros de Media baja, en un solo Campeonato.

La atribución de puntos se hará por el baremo establecido en el art. 3.3 de las prescripciones comunes de la FCA .El ganador final del trofeo será el club/escudería que más puntos acumule a lo largo de la temporada .

19) FORMA DE PUNTUACIÓN

1. Los Certámenes convocados de Regularidad para Vehículos Históricos (pilotos y copilotos) se adjudicarán al participante de cada uno de ellos que haya obtenido un mayor número de puntos en el conjunto de pruebas que se celebren, según lo establecido en el art. 3 las Prescripciones Comunes de la FCA.
2. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch independientes, que comprenderá a todos los participantes de los Campeonatos de Regularidad Súper Sport (Media alta) y Regularidad Sport (media baja). La atribución de puntos se hará por baremo establecido en el art. 3.3 de las prescripciones comunes de la FCA

20) RESULTADOS A RETENER

1. Puntuarán todas las pruebas reflejadas en el Art. 2 y con sus coeficientes asignados. Para la clasificación final del campeonato y sus diferentes apartados se retendrán los cuatro (4) mejores resultados y será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en tres (3) pruebas. Se entiende como participación en una prueba, el hecho de estar inscrito en la misma y tomar la salida.

2. En caso de que no se celebrará o se suspendiera una prueba programada dentro del Campeonato, se seguiría aplicando lo reglamentado en el Art. 20.1.

21) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL DEL CAMPEONATO



Federación Canaria de Automovilismo

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en el Art. 3 de las PPCC de la FCA 2018.

22) RECONOCIMIENTOS

1. Será de aplicación el Art. 11 de las PPCC de la FCA 2018.

REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES DE REGULARIAD SPORT 2018

- 1) VEHÍCULOS ADMITIDOS.
- 2) MEDIDAS DE SEGURIDAD, CONCURSANTES Y VEHICULOS
- 3) NEUMATICOS
- 4) INSTRUMENTACIÓN.

1) VEHÍCULOS ADMITIDOS

1.1. Los vehículos admitidos están recogidos en el artículo 5 del Reglamento Deportivo de Campeonato de Canarias de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos

2) MEDIDAS DE SEGURIDAD

2.1 CONCURSANTES

1. Vestimenta ignífuga

Será obligatorio en los tramos cronometrados, el uso de mono ignífugo de prueba, sotocasco (balaclava) y guantes (se recomienda para copilotos usar guantes) con homologación FIA para rallye vigente o no. El estado de esta vestimenta debe encontrarse en óptimas condiciones de uso, sin degradaciones y/o roturas que comprometan la seguridad en su uso. Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada (ropa interior ignífuga larga, calcetines y calzado homologado según norma FIA 8828-200 y conformes al Anexo L del CDI (Capítulo III Equipamiento de pilotos)

2. Cascos

Será obligatorio en los tramos cronometrados, el uso de Cascos, con homologación FIA para rallye vigente o no. El estado del mismo deberá de encontrarse en óptimas condiciones de uso, sin degradaciones y/o roturas que comprometan la seguridad en su uso. Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica nº 29. Para el 2019 los Cascos deberán de tener dispositivo para sujeción del Hans.

3. Dispositivo de retención de la cabeza

Será obligatorio a partir del 2019 el uso de un dispositivo para la retención de la cabeza (HANS – FHR) conforme al Anexo L del CDI (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos)

2.2. VEHICULOS

1. Extintores y Sistema de extinción

Los vehículos deberán estar equipados con un **extintor de al menos 2 Kg**, sólidamente anclado dentro del habitáculo.

Se recomienda que todos los vehículos deban de estar equipados con un sistema de extinción de acuerdo con el Art. 253 7.2 del anexo J del CDI, así como un extintor manual de acuerdo con el art. 253.7.3 del Anexo J del CDI.

2. Arneses

Será obligatorio el uso de arneses de prueba, en conformidad con el Anexo J del CDI (de su época) con homologación FIA vigente o no.

Solo se aceptan arneses que se encuentren en perfecto estado de conservación (sin roturas ni deshilacha duras) y sus anclajes, perfectamente instalados y sin signos de corrosión.

Es obligatorio llevar a bordo **dos cutters** en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses abrochados.

3. Cortacorrientes

Será obligatoria la instalación de un **cortacorriente de seguridad** dentro y fuera del habitáculo.

4. Estructura de Seguridad

Regularidad Súper Sport (media Alta): Será obligatorio la instalación de una estructura **de seguridad**, de conformidad con el anexo K al C.D.I. (de su época).

Regularidad Sport (media baja): Será obligatorio como mínimo, la instalación de una **estructura de seguridad** de conformidad con el anexo K al C.D.I., de su época, (4 puntos - medio arco), pero se recomienda la instalación de la misma conforme al anexo K al C.D.I. de su época.



Federación Canaria de Automovilismo

Está aceptación en ambas modalidades implica un perfecto estado de la estructura de seguridad en cuanto a calidad de las soldaduras, estado de los anclajes, tipo de uniones desmontables, estado de los tubos y ausencia de corrosión en cualquiera de sus elementos.

5 Asientos

Será obligatorio el uso de asientos en conformidad con el Anexo J del CDI (de su época) con homologación FIA vigente o no. En caso de uso de material con homologación caducada, o manipulada su identificación, éste debe estar autorizado por el Responsable Técnico de la prueba y recogido en el pasaporte técnico del vehículo.

5. Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc.).

6. Conducciones interiores

Será de aplicación el art. 253,3 del anexo J del C.D.I.

7. Lunas

Será de aplicación el Art 253.11 del Anexo J del C.D.I., solo en lo referente al parabrisas delantero, no siendo obligatoria las redes. El resto de lunas y ventanas podrán ser de policarbonato de un espesor mínimo de 5 mm.

8. Pantallas de Protección

Todos los vehículos deberán contar con una pantalla de protección eficaz entre el motor y el habitáculo, y entre el habitáculo y el depósito de combustible, para evitar la proyección directa de las llamas en caso de incendio. Será de aplicación el art. 253.3 anexo J del C.D.I.

9. Sistema de Lubricación

Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, este debe estar equipado del tal forma que los reflujo de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

10. Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc.).

11. Modificaciones Permitidas

11.1 Sistema de asistencia eléctrica a la dirección

Se permite la instalación de un sistema de asistencia eléctrica a la columna de dirección en las siguientes condiciones:

- El sistema deberá sustituir una parte determinada de la columna de dirección original u homologada (en ningún caso deberá sustituirse por completo esta).
- Se deberá conservar el cárter de la caja de dirección de origen.
- Se permitirá regular el porcentaje de asistencia a la dirección pero no de forma dinámica en función de la velocidad.
- El sistema no podrá tener otra función que no sea la de asistencia a la dirección exclusivamente. Por tanto, quedan prohibidos aquellos sistemas que integren cualquier tipo de sensor.

11.2. Sistema de iluminación

Como medida excepcional, y atendiendo a la mejora en la seguridad de los participantes en tramos nocturnos, se podrán instalar luces de xenón, o de cualquier otra tecnología, en los faros auxiliares y que estos mantengan la estética de los faros de la época.

En los grupos ópticos de origen del vehículo no se autorizará ningún cambio en la tecnología lumínica.

3) NEUMATICOS

Los neumáticos deberán ser conformes al art. 3 del Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos 2017, admitiendo se neumáticos tanto del tipo Moldeados, como Asimétricos, estando expresamente prohibidos los neumáticos "slicks", "slicks rayados" y los neumáticos con "mousse".

4) INSTRUMENTACIÓN

1. Será admitido cualquier sistema de medición, tanto en distancia como de tiempo interconectado o no con el vehículo.

El número máximo de aparatos de medición interconectados con el vehículo se limita a uno (1). La operatividad de este dispositivo deberá ser comprobada en las verificaciones técnicas previas y podrá ser revisada en las itinerantes. La no funcionalidad del sistema se considerará avería técnica.

2. La mera presencia o existencia en el vehículo de instrumentos prohibidos o que no cumplan con el presente artículo conllevará las siguientes penalizaciones:

- 1^a infracción, 10.000 puntos
- 2^a infracción. Exclusión.

Para el correcto cumplimiento de este artículo, la FCA verificará y comprobará este punto tanto en las verificaciones técnicas previas, itinerante y en cualquier punto del recorrido del rallye.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING

REGLAMENTO GENERAL

ART. 1º: ORGANIZACIÓN

Este campeonato estará organizado por la Federación Canaria de Automovilismo a través de su Comisión de Karting y se denominará "**CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING 2018**", de acuerdo con el presente Reglamento, las Prescripciones Comunes de la FCA 2018, las Prescripciones Comunes y los Reglamentos Deportivo y Técnico de Karting de la RFEDA 2018, el CIK, y el CDI. Para lo que no esté específicamente regulado en el presente Reglamento, será de aplicación general lo reglamentado por la RFEDA 2018.

ART. 2º: CATEGORÍAS CONVOCADAS

Éste campeonato está convocado para las categorías:

ALEVÍN PUMA: Está reservada a participantes provistos con licencia "AL", con un mínimo de **7 años cumplidos** antes de la primera prueba, y un **máximo de 11 años** cumplidos en el año. Los participantes que cumplan **12 años** en el año en curso, **NO** serán admitidos.

CADETES PUMA: Está reservada a participantes provistos con licencia "CD", y que durante la temporada cumplan **10, 11, 12, o 13 años**. Los participantes que cumplan **14 años** en el año en curso, **NO** serán admitidos.

ALEVÍN ROTAX MICRO: Está reservada a participantes provistos con licencia "AL", con un mínimo de **7 años cumplidos** antes de la primera prueba, y un **máximo de 11 años** cumplidos en el año. Los participantes que cumplan **12 años** en el año en curso, **NO** serán admitidos.

CADETES ROTAX MINI: Está reservada a participantes provistos con licencia "CD", y que durante la temporada cumplan **10, 11, 12, o 13 años**. Los participantes que cumplan **14 años** en el año en curso, **NO** serán admitidos.

JUNIOR: Participantes que durante el año cumplan 12, 13, 14 o 15 años, provistos de licencia "JR". Los participantes que cumplan 16 años en el año en curso, NO serán admitidos.

SENIOR: Participantes con 15 años cumplidos.

MOTORES ROTAX SENIOR (MAX-EVO)

X-30 Senior

DD2: Se contemplan 2 Apartados.

Junior: Está reservado a participantes que durante la temporada cumplan un **15 años hasta los 40 años, ambos inclusive.**

Master: Está reservado a participantes provistos de licencia "SR", y que cumplan un **mínimo de 40 años antes del inicio de la primera prueba puntuable de la Temporada.**

KZ2: Se contemplan 2 Apartados.

Senior: Está reservada a participantes provistos de licencia "SR", y que durante la temporada cumplan **15 años.**

Silver: Está reservada a participantes provistos de licencia "SR", y que durante la Temporada hayan cumplido un **mínimo de 30 años antes del inicio de la primera prueba puntuable de la Temporada.**

ART. 3º: SECRETARÍA

Para cualquier cuestión relacionada con este campeonato, los interesados deben dirigirse a la Comisión de Karting de la F.C.A., calle Alejandro Hidalgo, 3, Teléfono: 928-949068, C.P. 35005, Las Palmas de Gran Canaria.

ART. 4º: PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato estará compuesto de **3** pruebas que se disputarán a **2** mangas cada una. Se disputarán **2** en la Isla de **TENERIFE**, y **1** en la Isla de **GRAN CANARIA**, quedando el Calendario constituido de la siguiente manera:

FECHA	ISLA	CIRCUITO
26 y 27 de MAYO	TENERIFE	KARTING CLUB TENERIFE
27 y 28 de OCTUBRE	GRAN CANARIA	CIRCUITO DE MASPALOMAS
17 y 18 de NOVIEMBRE	TENERIFE	KARTING CLUB TENERIFE



Federación Canaria de Automovilismo

Este Reglamento será presentado a la Asamblea General de la FCA para su APROBACIÓN.

(*) Para puntuar en este Campeonato hay que salir al menos en 1 ocasión fuera de su Isla de Residencia.

(*) Para la Clasificación Final de este campeonato, se desechará la peor manga de las pruebas disputadas.

(*) Se Entiende como Prueba disputada, el haber realizado los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, y que por causa/s de fuerza mayor NO pudiera disputar las **2 mangas de la prueba**.

ART. 5º: ADMISIÓN DE PARTICIPANTES

Serán admitidos a participar todos los pilotos con su kart dentro de las categorías establecidas en el Artículo 2 del presente Reglamento General.

ALEVÍN PUMA

Motor: PARILLA Modelo **PUMA 85/TAG España**, fabricado por IAME, según Reglamento Técnico específico de la R.F.E. de Automovilismo (Cadete). Tendrán que llevar obligatoriamente en el escape un **restrictor de 16 mm.** que corresponde al Motor **Puma 64/TAG-España**.

Peso Mínimo en orden de marcha: **108 Kgs.**

CADETE PUMA

Motor: PARILLA Modelo **PUMA 85/TAG España**, fabricado por IAME, según Reglamento Técnico específico de la R.F.E. de Automovilismo.

Peso Mínimo en orden de marcha: **118 Kgs.**

ALEVÍN ROTAX

Motor: ROTAX MICRO según Reglamento Técnico Específico, a excepción del precintado de motores. En caso de estar con precintos Oficiales de la ROTAX, no será necesario pasar Verificación de Oficio.

Peso Mínimo en orden de marcha: **110 Kgs.**

CADETE ROTAX

Motor: ROTAX MINI según Reglamento Técnico Específico, a excepción del precintado de motores. En caso de estar con precintos oficiales de la ROTAX, no será necesario pasar Verificación de Oficio.

Peso Mínimo en orden de marcha: **125 Kgs.**

JUNIOR AUTOMÁTICOS

Motor: ROTAX JUNIOR estos se ajustarán a su Reglamento Técnico Específico, para el que fue homologado en su día, a excepción del Precintado de Motores. En caso de estar con precintos Oficiales de la ROTAX, no será necesario pasar Verificación de Oficio.

Peso Mínimo en orden de marcha: **145 Kgs.**

SENIOR AUTOMÁTICOS

Motores: ROTAX SENIOR, (MAX, EVO) y X-30, según Reglamento Técnico Específico de cada uno. Los motores ROTAX en caso de tener precinto Oficial de ROTAX, no será necesario pasar Verificación de Oficio.

Rotax Max y Evo: Peso Mínimo en orden de marcha: **150 Kgs.**

X-30: Peso Mínimo en orden de marcha: **160 Kgs.**

DD2:

Motor: ROTAX MAX 125 c.c. de 2 marchas según Reglamento Técnico Específico de la Rotax Max DD2. Estos motores en caso de tener precinto Oficial de ROTAX, no será necesario pasar Verificación de Oficio.

En cada una de las pruebas y al Final del Campeonato, habrá Podium para cada Apartado de esta Categoría.

Senior: Con un Peso Mínimo en orden de marcha: **170 Kgs.**

Master: Con un Peso Mínimo en orden de marcha: **180 Kgs.**

KZ2:

Motor: ajustándose a su correspondiente Reglamento Técnico Específico.

En cada una de las pruebas y al Final del Campeonato, habrá Podium para cada Apartado de esta Categoría.

Senior: Con un Peso Mínimo en orden de marcha: **175 Kgs.**

Silver: Con un Peso Mínimo en orden de marcha: **175 Kgs.**

CHASIS PARA TODAS LAS CATEGORÍAS



Federación Canaria de Automovilismo

En todas las Categorías convocadas, se aceptarán Chasis con Homologación en vigor, o que en su día estuvieron Homologados, estando conforme con sus fichas Técnicas específicas, y supervisados por los Comisarios Técnicos de la Prueba.

5.1 Neumáticos

Los neumáticos a utilizar en este Campeonato serán los de la marca **MG**, y el protocolo a seguir para la adquisición de los mismos será el adoptado por cada una de las Federaciones Interinsulares. Se informará a los participantes de todo lo concerniente a los mismos en el Reglamento Particular de cada una de las pruebas, y el marcaje y montaje se indicará en el Programa Horario anexo al Reglamento Particular.
Se establece 1 Juego de Neumáticos por prueba, más 1 neumático delantero y 1 neumático trasero de repuesto. Se establece un Juego de Neumáticos de Agua por prueba, más 1 neumático delantero y 1 neumático trasero de repuesto, estos neumáticos serán **obligatorios** para los participantes con licencias de **ALEVÍN**, y **CADETE**, en caso de que el Director de Carrera declarara la misma en Pista Mojada. Será Obligatoria la utilización de los Neumáticos Oficiales, en los Entrenamientos Cronometrados, 1^a Manga, y 2^a Manga, de cada una de las pruebas.

5.2 Licencias

Podrán participar todos los pilotos que estén en posesión de la correspondiente licencia para el año en curso, expedida por la FCA según su categoría, que no estén sujetos a sanción alguna. Además deberán poseer obligatoriamente Licencia de Concursante por el que participen o Concursante Individual, así como Licencia de Mecánico hasta un máximo de 2 por piloto.

ART. 6º: RELACIONES CON LOS CONCURSANTES

Cada Organizador nombrará un **Relaciones con Los Concursante** (con licencia en vigor de CD o DC) para cada una de las Pruebas del Campeonato, el cual estará a disposición del **Colegio de Comisarios Deportivos** y de **Dirección de Carrera**.

ART. 7º: INSCRIPCIONES

Las inscripciones para cada una de las pruebas deberán realizarse antes de las **21:00 horas** del **VIERNES** de la **semana anterior** a la misma, en el lugar que la Solicitud de Inscripción indique.

Toda inscripción que no esté abonada en el momento del cierre, carece de validez para la lista oficial de inscritos. El importe **máximo** de las mismas será el reseñado en el **Art. 6.9** de las **Prescripciones Comunes de la FCA**.

ART. 8º: DORSALES

Los dorsales para este Campeonato podrán ser asignados por la Comisión de Karting de la FCA, según la Clasificación Final del Campeonato de Canarias de Karting 2017.

ART. 9º: VERIFICACIONES

Todos los participantes deberán realizar obligatoriamente las Verificaciones Administrativas, y Técnicas, según conste en el Programa Horario anexo al Reglamento Particular de la prueba.

Para las Verificaciones Técnicas los participantes deberán presentarse con su kart completo, Motor de repuesto, de las correspondientes Fichas de Homologación, de la indumentaria de carrera, y el Pasaporte Técnico debidamente cumplimentado, que se les facilitará en las Verificaciones Administrativas.

ART. 10º: PARQUE CERRADO

Una vez finalizada cada carrera, los participantes deberán dirigirse al Parque Cerrado señalado por la Organización, dejando en el lugar que los Comisarios le indiquen su kart, abandonando tanto el piloto como su mecánico ó asistente el recinto hasta el levantamiento del mismo. Solo estarán **AUTORIZADOS** a estar en el, los mecánicos y asistentes que sean reclamados por los Comisarios Técnicos. La no presentación a tiempo al Parque Cerrado, implicará la **EXCLUSIÓN** de la prueba.

ART. 11º: CARBURANTE

El carburante empleado estará constituido por una mezcla de **Gasolina SIN PLOMO** y aceite o aditivo que no aumente el índice de octanaje. Se comunicará en el Reglamento Particular de la prueba, una estación de servicio y el correspondiente número de surtidor para obtener la gasolina (**guardar comprobante de la compra**). La mezcla de la misma con el aceite que debe llevar el mecánico de cada participante, perfectamente sellado, se hará en el lugar y a la hora que se indicará previamente en el Programa Horario anexo al Reglamento Particular de la prueba.

ART. 12º: DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

Se disputarán 2 mangas: **1^a MANGA:** Se colocará la parrilla según la clasificación resultante de los Entrenamientos Cronometrados. **2^a MANGA:** Se colocará la parrilla según la Clasificación de la 1^a Manga.

En cada manga se puntuará con:

- 1º.45 puntos.**
- 2º.40 puntos.**



Federación Canaria de Automovilismo

3º.36 puntos.

4º.33 puntos.

5º.31 puntos.

6º.30 puntos...

...y así sucesivamente en función decreciente de puntos.. A los pilotos no clasificados o excluidos se les asignará 0 puntos. Después de cada carrera se publicará la clasificación de la misma. A los efectos de la Entrega de Trofeo de la prueba, será declarado vencedor, aquel piloto que totalice más puntos, una vez sumados los obtenidos en las dos carreras. En caso de empate este se resolverá a favor de quien haya obtenido el mejor Crono. Aquel que no haya realizado el 50% mas una de las vueltas que del ganador en cada manga, no puntuará. Al final del Campeonato, y una vez sumados todos los resultados obtenidos, si hubiese empate entre 2 o más participantes, se resolverá a favor del que obtuviese el mejor número de resultados en cada una de las 2 mangas de las que consta cada prueba del Campeonato. **Para la supervisión y posibles Reclamaciones, se recomienda a los Organizadores de las diferentes Pruebas, graben la Salida de todas las Categorías, bien con Webcam, GoPro o similar, y que las mismas se den por medio de Semáforo.**

ART. 13º: RECLAMACIONES

Las reclamaciones deberán ajustarse a lo dispuesto en las Prescripciones Comunes de la FCA, serán admitidas siempre y cuando se entreguen en tiempo y forma después de cada manga y durante los 30 minutos siguientes a la finalización de la misma, y deberán realizarse por escrito exponiendo de manera **clara y concreta el objeto de la misma**, y será entregada al **Relaciones con los Concursantes**.

ART. 14º: PENALIZACIONES

Todas las infracciones que se cometan en el desarrollo de la prueba serán penalizadas:

1.- Por los reglamentos de la FCA 2018.

2.- Por los reglamentos de la RFEDA 2018

3.- Por el Código Deportivo Internacional (C.D.I.)

4.- Si no son recogidos en ninguno de los primeros, serán juzgados a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba. La conducta **antideportiva** a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá ser sancionada hasta con la **descalificación** de la prueba. Asimismo, podrá ser trasladado al Juez Único de Disciplina Deportiva toda **EXPRESIÓN, HECHOS ó PALABRAS** dirigidas contra miembros de la Organización, Oficiales o Concursantes, incluidos asistencias y demás.

ART. 15º: PUBLICIDAD

La FCA se reserva la parte **superior** o **inferior** de los **dorsales**, en medidas de **5 cms. de alto y 20 cms. de ancho**.

ART. 16º: NORMA PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

Es de obligado cumplimiento para todas las categorías convocadas para este Campeonato, que los Karts lleguen al lugar de Preparilla sin los pontones delanteros montados, con el kit de anclaje **NUEVO HOMOLOGADO** (CIK o por una ADN) correspondiente al período 2015-2020 y serán instalados por los Mecánicos antes de salir a pista y supervisados por los Comisarios Técnicos. Una vez mostrada la Bandera a Cuadros, y los pilotos hayan cruzado la línea de llegada uno o más Jueces de Hechos comprobarán la colocación de los Pontones Carenados Delanteros de los Kart participantes, realizando el correspondiente informe, en caso de que el Pontón Carenado Delantero de un kart **NO** esté en la posición correcta. **Esta Verificación se realizará también cuando los kart accedan a la Zona de Pesaje.**

ART. 17º: PREMIOS Y TROFEOS

Premios por Prueba: Trofeo a los tres primeros clasificados de cada categoría o Apartado.

Premios Final de Temporada:

Trofeo a los tres (3) primeros Clasificados de cada Categoría, **Así mismo una vez finalizado el Campeonato, se realizará la Clasificación General Absoluta de la Categoría KZ2, entregándole premio a los 3 primeros Clasificados.**

Campeonato de CLUBS:

Para optar a este Campeonato es obligatoria y necesaria la Licencia de Concursante y las Copias correspondientes, para todos los participantes.

La Puntuación se realizará en base a la suma de los puntos, que obtengan los participantes de cada Concursante por carrera.

La Organización se reserva el derecho a realizar alguna otra clasificación o dar más premios, pero nunca afectarán a los ya establecidos.

iii MUY IMPORTANTE !!!

1.- Para la Entrega de Trofeos de cada una de las pruebas, es de **OBLIGADO CUMPLIMIENTO** que los participantes suban al Podium con el Mono perfectamente abrochado y Casco.

2.- Todo participante que en el momento que se le nombre para subir al Podium, no esté presente, **renuncia** al Trofeo que le haya correspondido, y a los puntos obtenidos en la Prueba.



Federación Canaria de Automovilismo

EQUIPAMIENTO E INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PARTICIPANTES

Los participantes deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 2.30 del Reglamento Técnico de la RFEDA, durante todo el transcurso de la prueba, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo. Los participantes deben estar provistos obligatoriamente, de los siguientes elementos de seguridad:

- Un casco con una protección irrompible para los ojos.

Para participantes menores de 15 años:

- Snell Memorial Foundation:
 - FIA CMS 2007
 - FIA CMR 2007

Para participantes mayores de 15 años:

- Snell Memorial Foundation:
 - SAH2010
 - SA2010
 - K2010
 - FIA CMS 2007
- FIA CMR 2007
- SA2005 (hasta 31-12-2018)
- K2005

- SFI Foundation Inc:

- SFI 31.1A (hasta 31-12-2018)
- SFI 31.2A (hasta 31-12-2018)

- FIA:

- 8860-2004
- 8860-2010

A) Se aceptan, hasta 31-12-2018, los monos ignífugos aprobados de acuerdo a la norma CIK -FIA nº 2001-1, que están recogidos en la lista: "Homologated Overalls – Part 2".

1- Los monos de tejido deben ser homologados en el nivel 2 por la CIK/FIA (norma CIK -FIA nº 2001-1), y llevar de manera visible el número de homologación CIK/FIA. Deben recubrir todo el cuerpo comprendidos las piernas y los brazos.

2- Los monos siguen siendo válidos 5 años tras su fecha de fabricación y la homologación (por ejemplo el periodo en el cual pueden ser fabricados) es válido durante 5 años.

B) Se aceptan, desde 01-01-2014, los monos ignífugos aprobados de acuerdo a la norma CIK -FIA nº 2013-1, que están recogidos en la lista: "Homologated Overalls – Part 1".

C) Las botas deben ser altas y recubrir los tobillos.

D) Guantes reglamentarios (manga alta por arriba de las muñecas)

E) Los monos de cuero que respondan a las normas definidos por la FIM quedan autorizados, (Hom. FIM vigente).

F) El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente.

G) Conforme al Anexo L del CDI (Capítulo III, Art.1.2) algunos materiales de los que están fabricados no deben ser pintados ni llevar adhesivos.

H) En caso de lluvia, se autoriza el montaje de un sistema de ventilador circular adaptado al casco, sin desmontar la pantalla o alterar cualquiera de las características homologadas del casco.

I) El vestir o utilizar joyas (Ej. Collares, cadenas, piercing, etc.,) está prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso de la prueba.

J) Para todas las categorías, será obligatorio utilizar un collarín o Hams para el cuello específico para el karting, entre el casco y los hombros. Estos collarines o Hams serán en referencia y modelo, los especificados por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

K) Cualquier modificación a la lista anterior será publicado por la Organización que seguirá las normas de la RFEDA en los puntos compatibles con el Campeonato.

L) Los Comisarios Técnicos se reservan el derecho de admitir o rechazar aquellas prendas que muestren un deterioro o no de las mismas, independientemente de su fecha de validez.



ANEXO 1

VEHÍCULOS GRUPO T

Reglamento Técnico

ARTÍCULO 1: DEFINICIÓN VEHÍCULO GRUPO T.

Vehículos de producción, categoría I, según define el artículo 2.1.1. del Anexo "J", que no hayan sido homologados por F.I.A.

1.1. VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Serán admitidos a participar los vehículos que cumplan los requisitos que se indican en el presente Reglamento y que, además, tengan Ficha de Homologación expedida por la FCA.

1.2. NORMAS PARA LOS VEHÍCULOS:

El vehículo deberá presentarse en las verificaciones técnicas de las pruebas en perfectas condiciones, tanto de mecánica, de carrocería, electricidad, etc. y además, con todos los elementos de seguridad correctamente instalados.

1.3. VERIFICACIONES TÉCNICAS:

Obligatoriamente deberá presentar en todas las pruebas:

* La I.T.V. y seguro del vehículo en vigor (solo en Rallye).

1.4. PESOS:

El peso mínimo será en las condiciones y escalas descritas en el artículo 255 del Anexo "J" del año en curso

TABLA DE PESOS MÍNIMOS ESTABLECIDA EN AÑOS ANTERIORES POR F.C.A.

Renault 5 GT Turbo C 405 A-5262 T 01-04-85 775 Kg.

VW Polo TDI T 1.008 Kg. 1.115 Kg.

VW Golf TDI GTI 5648 N 1.144 Kg. 1.251 Kg.

Toyota Yaris TS T 920 Kg.

Opel Corsa T 774 Kg.

ARTÍCULO 2: MODIFICACIONES AUTORIZADAS.

Sólo se autorizan las modificaciones en los elementos de origen, o las adiciones o supresiones de los accesorios montados normalmente por el constructor sobre el modelo considerado, que se contemplan en el presente Reglamento.

2.1. EQUIPO DE SEGURIDAD:

El equipo de seguridad de los vehículos admitidos en el Grupo T será el especificado para vehículos Grupo A en el artículo 253 del Anexo "J" del año en curso, considerando además lo especificado por las Prescripciones Comunes de la F.C.A.

- Sistema de extinción:

* Obligatorio en rallies de asfalto.

* Obligatorio en circuito y montaña.

- Fijaciones suplementarias del tipo Americano.

2.2. CARROCERÍA, CHÁSIS Y HABITÁCULO:

A) CARROCERÍA - CHASIS:

* Se prohíbe utilizar en la carrocería cualquier tipo de material compuesto (fibra de carbono, fibra de vidrio, etc., etc.) excepto para aquellos vehículos que los traigan de origen, y para hacer las extensiones de las aletas.

* Se autoriza cualquier clase de refuerzo.

* Se permite quitar los asientos traseros, así como el asiento del pasajero.

* Cuando se quiten los asientos traseros los vehículos deberán ser equipados con un tabique metálico rígido, estanco a las llamas y a los líquidos, que separen el habitáculo del compartimiento de maletas, motor y del depósito.

* No se permite retrasar el asiento delantero más allá del plano vertical definido por el borde delantero del asiento trasero de origen

* Se autoriza la supresión de varillas decorativas exteriores. Se permite añadir dispositivos aerodinámicos en la parte delantera del vehículo, por debajo del plano horizontal que pasa por el centro de los cubos de las ruedas. Sin embargo, estos dispositivos aerodinámicos no deben sobrepasar el perímetro general del vehículo visto desde arriba.

* Todos los mecanismos de apertura homologados o de fábrica, deben conservarse

* Puede suprimirse material de insonorización. Las guarniciones del habitáculo, paneles en las puertas, etc., normalmente previstos en un vehículo en la producción en serie, pueden aligerarse pero no quitarse.

* Deberá conservarse el aspecto de origen del interior. Se permite quitar la tapa de la guantera y las alfombrillas moqueta.



Federación Canaria de Automovilismo

* Se permite ensanchar las aletas. La medida de la anchura total especificada en la Tarjeta de Inspección Técnica del Vehículo podrá ser superada en 10 cm (5 cm por cada lado).

* Se especifica que cuando el montaje de un elemento de seguridad exigido por el reglamento suponga la modificación de elementos estructurales, deberá homologarse tal modificación.

B) ALETAS.-

Las aletas de los vehículos no deberán presentar ningún carácter provisional y deben estar solidariamente fijadas.

Las aletas deben envolver las ruedas de manera que las cubran eficazmente por lo menos en un tercio de su circunferencia y sobre toda la anchura del neumático por lo menos. En el caso en que las aletas estén cubiertas total o parcialmente por los elementos de la carrocería, el conjunto de las aletas y de la carrocería, o la carrocería solamente, deben también satisfacer la condición de protección prevista anteriormente.

Las aletas deben ser solidarias de la carrocería sin tener ninguna discontinuidad aquéllas y ésta; no pueden presentar aristas cortantes.

C) ALTURA DEL SUELO.-

Ninguna parte del vehículo debe tocar el suelo cuando estén desinflados los neumáticos de un mismo lado.

D) CARROCERÍA.-

Los vehículos con carrocería transformable deberán estar conformes en todos los puntos con las prescripciones concernientes a los vehículos con carrocería cerrada para poder tomar parte en las pruebas en las que sean admitidos.

E) ACCESORIOS SUPLEMENTARIOS NO CUBIERTOS POR LA HOMOLOGACIÓN

La posición del volante puede ser indistintamente a la izquierda o a la derecha, con la condición, de que se trate de una simple inversión del sistema de mando de las ruedas delanteras previstas y proporcionada por el conductor sin otra modificación mecánica (tubos, etc.,) También se puede aproximar el volante y los pedales a la posición más cómoda del conductor.

SE PERMITE LO SIGUIENTE:

- 1) El parabrisas de origen puede reemplazarse por un parabrisas del mismo material pero con calefacción anti vaho incorporada, el resto de los cristales se puede sustituir por plástico anti vandálico PTG.
 - 2) Se concede total libertad en lo concerniente al montaje o reemplazamiento de todos los aparatos de medida, contadores, etc. Este montaje no deberá presentar ningún carácter peligroso ni provisional.
 - 3) Se puede cambiar la bocina, o añadirle una suplementaria, eventualmente a disposición del pasajero.
 - 4) El mecanismo de la palanca del freno de mano se puede adaptar con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo y cómodo para el piloto. Se puede montar freno de mano hidráulico.
 - 5) Los interruptores eléctricos pueden cambiarse libremente, tanto en lo que concierne a su destino, posición o, en caso de montaje de accesorios suplementarios, su número.
 - 6) Se permite añadir relés o fusibles al circuito eléctrico, prolongar los cables de la batería, reemplazar el cable de mando del acelerador por otro que provenga o no del conductor.
 - 7) Se pueden modificar los soportes de los asientos y se puede añadir cualquier clase de cubre asientos, comprendidos los que forman asientos (baquet), entendiéndose que ambos deben estar homologados (soportes y asientos).
 - 8) Se pueden reforzar los puntos de apoyo del gato, cambiarlos de lugar o añadir otros.
 - 9) Se pueden montar protecciones de faros que no tengan otro fin que cubrir el vidrio del faro, sin influir en la aerodinámica del vehículo.
 - 10) Se permite total libertad en lo concerniente al emplazamiento y al sistema de presentación de las placas de matrícula en razón de la diferencia de un país a otro de los reglamentos de tráfico sobre esta cuestión.
 - 11) Se permite acondicionar el maletero para un mejor alojamiento de los objetos transportados (correa de fijación de una caja de herramientas, protección de un depósito de gasolina de reserva, de una rueda de repuesto suplementaria, etc.). El sistema de sujeción de la rueda de repuesto de origen puede modificarse.
 - 12) Se permite añadir compartimentos suplementarios, en la guantera, y bolsas suplementarias en las puertas.
 - 13) Se pueden añadir placas de materiales aislantes en todos los lugares necesarios para proteger a los ocupantes del vehículo contra un riesgo de incendio.
 - 14) Se puede prever cualquier sistema de bloqueo de cierre del tapón de radiador.
 - 15) El volante de dirección es libre.
 - 16) Se permite mantener el techo practicable (abertura de techo), siempre que esté sólidamente fijado y tenga instalada una armadura de seguridad (arco) de 6 apoyos.
 - 17) Los dispositivos aerodinámicos previstos por el fabricante no podrán modificarse, (forma, materiales,...). Se permite la adición o sustitución de alas traseras siempre que las mismas no excedan del perímetro general del vehículo visto desde arriba
- * Ancho del dispositivo aerodinámico: no podrá exceder del ancho del vehículo, medido en el lugar que está situado.
- 18) Gatos neumáticos: Instalados definitivamente en el vehículo; se autorizan bajo reserva de que su instalación respete íntegramente el artículo 2 y, en particular, no modifique la carrocería o el habitáculo.



Federación Canaria de Automovilismo

19) Se permite modificar los bujes de rueda en función de la llanta que monte.

F) PARACHOQUES.-

No se autoriza la supresión de parachoques.

Se permite cambiar el material de los parachoques integrados a la carrocería, con la condición de que los nuevos parachoques montados tengan las mismas formas y dimensiones que los originales.

G) SISTEMA DE CALEFACCIÓN.-

Se permite quitar el aparato de calefacción y sus anexos, con la condición de que se asegure, si está previsto en serie, el desempañado del parabrisas y de la luneta trasera.

H) CONDUCTOS Y CANALIZADORES.-

Se permiten todas las modificaciones en cuanto a la disposición, emplazamiento y material de todos los tubos y conductos para el paso del elemento fluido (aire, agua, carburante y de líquido de alta temperatura) y los conductos de toma de aire no deben pasar por el habitáculo, excepto si este montaje se efectúa en serie. En todos los casos estos tubos deben estar eficazmente protegidos.

I) DEPÓSITOS DE CARBURANTE.-

Se considera como depósito, todo recipiente conteniendo carburante que sea susceptible de vaciarse por cualquier medio, ya sea hacia el depósito principal, ya hacia el motor. El o los orificios de llenado (y los respiraderos) de todos los depósitos deben encontrarse siempre en el exterior del habitáculo y presentar garantía total contra las fugas de carburante.

El depósito original puede reemplazarse por un depósito de seguridad homologado por la FIA (especificación mínima FT3, ver artículo 253 Anexo "J" año en curso).

En el caso en que el depósito y su orificio de llenado estuvieran montados en el cofre, debe practicarse un orificio de evacuación de la gasolina eventualmente derramada en el compartimiento.

Pueden cambiarse el emplazamiento y la dimensión del orificio de llenado, así como del tapón de cierre, con la condición de que la nueva instalación no sobresalga de la carrocería y presente total garantía contra una fuga de carburante hacia uno de los comportamientos interiores del vehículo.

J) RADIADOR MOTOR.-

Se concede total libertad en lo relativo al radiador de agua, comprendida su capacidad. Puede cambiarse su emplazamiento, con la condición de que no se lleve a cabo ninguna modificación en el exterior o en el interior (habitáculo) de la carrocería.

La marca y el tipo del termostato son libres. Éste puede también suprimirse.

K) PESO MÍNIMO.-

En las condiciones y escalas descritas en el artículo 255 del Anexo "J" del año en curso.

2.3. MOTOR TRANSMISIÓN:

A) MODIFICACIONES DE LAS PIEZAS

MECÁNICAS DE ORIGEN.-

Las piezas mecánicas de origen que han sufrido todas las fases de fabricación previstas por el constructor para la producción de serie, a excepción de aquéllas para las cuales el presente artículo prevé una libertad de cambio, pueden ser objeto de todas las operaciones de puesta a punto por acabado o rascado, pero no su sustitución. En otro término, bajo reserva de que sea siempre posible establecer indiscutiblemente el origen de la pieza de serie, ésta podrá ser rectificada, equilibrada, ajustada, reducida o cambiada de forma por mecanizado.

Esta autorización no se aplica, sin embargo, en las pinzas de freno.

Se prohíbe cualquier adición de materia de manera homogénea (soldadura, pegado, electrólisis, etc.) para todos los elementos mecánicos siguientes: motor, caja de cambios, transmisión y órganos de la suspensión.

B) MOTOR: CULATA Y VÁLVULAS.-

La culata y las válvulas son libres.

C) MOTOR: SISTEMA DE ALIMENTACIÓN Y SUS ELEMENTOS.-

Libres. Sin embargo, está prohibido montar un sistema de sobrealimentación si no está homologado en serie (Turbo, Compresor etc.).

En caso de que estuviera homologado en serie un sistema de sobrealimentación, se concede total libertad para su preparación. No se permitir cambiar el sistema de sobrealimentación (si es turbocompresor se mantendrá turbocompresor, si es compresor mecánico se mantendrá compresor mecánico, etc.).

En el caso de sobrealimentación, la cilindrada nominal será afectada por el coeficiente 1.7 y el vehículo reclasificado en la clase que corresponda al volumen ficticio resultante de esta multiplicación.

Y aquél será tratado en todas las circunstancias como si su cilindrada-motor así aumentada fuese su cilindrada, sus dimensiones interiores, su número mínimo de plazas, etc.

Los vehículos con motor sobrealimentado que participen en Rallies y Montaña, deberán tener instalada una brida de estrangulamiento con el diámetro especificado para grupo A. En las Prescripciones Comunes de la F.C.A., en la entrada del compresor, construida y montada como se indica en el artículo 255.1.5.8.3 del Gr. A y las Prescripciones Comunes de la F.C.A.

D) MOTOR: RECTIFICADO.-



Federación Canaria de Automovilismo

Se permite un rectificado o cambio del motor siempre y cuando no aumente su cilindrada de origen en más de 300 cc y nunca montando otro motor que no sea de la marca de origen. Se autoriza el encamisado (o recamisado) del motor en los límites de dimensiones permitidos. Por camisa se entiende el manguito metálico en cuyo interior se desplaza el pistón. Esta pieza será una pieza separada que podrá montarse en el bloque de diferentes maneras: a sesión, soldada, etc. Su material será libre. En el caso de que el bloque motor fuera directamente rectificado sin utilización de piezas intermedias, se permitirá añadir una camisa cuyo material será libre.

Se permite también añadir material en el interior de los cilindros en contradicción con el Artículo 2.3a.

E) MOTOR: SISTEMA DE ESCAPE Y SUS ELEMENTOS.-

Libre. Los tubos deberán estar dispuestos, sin embargo, de forma que terminen en uno de los costados o en la parte trasera del vehículo, de acuerdo con el artículo 27.

Por otra parte, en las pruebas por carreteras abiertas, la eficacia de los dispositivos silenciadores deberá estar conforme con la reglamentación F.I.A. vigente.

F) MOTOR: SOPORTE DE BANCADA.-

Los casquillos de biela o los rodamientos pueden reemplazarse por otros del mismo tipo.

G) MOTOR: JUNTAS DE ESTANQUEIDAD.-

Las juntas de estanqueidad pueden reemplazarse por otras o suprimirse.

H) MOTOR: SISTEMA DE ENGRASE.-

El cárter de aceite es libre. Puede modificarse la bomba de aceite siempre que se conserve su cuerpo original. No puede variarse el número de bombas de aceite previsto en origen. Se permite un sistema de lubricación por cárter seco.

No existe ninguna restricción en cuanto a los filtros de aceite ni en cuanto a los radiadores de aceite (tipo, número y volumen). El montaje de un radiador de aceite en el exterior de la carrocería se autoriza solamente por debajo del plano horizontal que pasa por el cubo de las ruedas. En cualquier caso, el montaje del radiador de aceite de esta forma no puede dar lugar a la adición de una estructura envolvente aerodinámica. Además, el radiador de aceite no puede sobrepasar el perímetro general del vehículo visto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida.

Recuperador de aceite.- Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, deberá estar montado de tal forma que las remontadas de aceite fluyan hacia un recipiente recuperador.

El recipiente recuperador deberá tener una capacidad mínima de dos litros para los vehículos de una cilindrada inferior o igual a 2.000 c.c. y de tres litros para los vehículos de una cilindrada superiora 2.000 c.c. El recipiente deberá ser de materia plástica translúcida o tener un panel transparente.

I) MOTOR: ÁRBOLES DE LEVAS Y SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN.-

Libres. Sin embargo, la posición, el número y el sistema de arrastre del o de los árboles de levas no puede cambiarse (cadena, correa, engranajes, bielas, etc.). La libertad prevista para los árboles de levas no se refiere ni a su alojamiento ni a sus cárteres.

J) MOTOR: PISTÓN, EJE Y SEGMENTOS.-

LIBRES.

K) MOTOR: OTROS ELEMENTOS.-

No existe ninguna restricción para los soportes.

El ventilador y la bomba de agua pueden modificarse o suprimirse.

No hay ninguna restricción en lo que atañe al número, el tipo, el emplazamiento y el caudal previsto de la bomba de gasolina.

La inclinación y la posición del motor en el interior del compartimiento motor son libres, con la condición, sin embargo, de que las modificaciones que ello implica no sobrepasen lo permitido en el artículo 2.3.a.k.l.

L) TRANSMISIÓN.-

Caja de velocidades.- Las relaciones y carcasas son libres. Su ubicación será la de fábrica.

Los selectores podrán reforzarse por adición de materia o cambiarse por otros sistemas en contradicción con el artículo 2.3.a. No existe ninguna restricción para los soportes.

El emplazamiento y el tipo de la palanca de mando son libres.

Debe conservarse el principio de lubricación original de la caja autorizándose, sin embargo, un dispositivo de refrigeración del aceite de la caja (bomba de circulación y radiador). En los vehículos con caja de velocidades automática se concede total libertad para las relaciones de la caja con la condición de que se mantenga invariable su número.

El convertidor de par es libre.

Diferencial.- No existe ninguna restricción para los soportes. La relación del par cónico es libre. Se puede montar un diferencial de acción limitada o autoblocante con la condición de alojarse dentro del cárter sin más modificaciones que las permitidas en el párrafo a). Son libres los árboles y las juntas de transmisión entre el motor y las ruedas.

Debe conservarse el principio de lubricación de origen, sin embargo, se autoriza un dispositivo de refrigeración de aceite (bomba de circulación y radiador). Se concede total libertad en lo relativo a las correas y las poleas, en el caso de transmisiones por correa.

Embrague.- El embrague es libre.



Federación Canaria de Automovilismo

2.4. SUSPENSIÓN - RUEDAS:

A) SUSPENSIÓN.-

Queda autorizado modificar las piezas de origen de la suspensión según las especificaciones del artículo 2.3.a). Se autoriza la adición o supresión de una barra estabilizadora. Esta barra no deberá cumplir en la supresión otra misión que la de barra estabilizadora.

El material y las dimensiones del muelle principal son libres, con la condición de que se conserve únicamente para ejercer su función.

Queda autorizada la adición de muelles auxiliares.

Pueden reforzarse los puntos de anclaje de los amortiguadores.

Queda autorizado el montaje de articulaciones de un tipo y/o de un material diferente de los de origen.

B) DIRECCIÓN.-

Se permite montar dirección asistida mecánica o eléctrica. La relación de dirección es libre.

C) RUEDAS Y NEUMÁTICOS..

El diámetro de la llanta es libre pero no debe superar 18 pulgadas. Las cuatro ruedas deben mantener la proporción del diámetro delantero/trasero de origen, o de homologación.

La rueda de repuesto no es obligatorio, excepto en Rallyes. Sin embargo, en su caso, deberá estar sólidamente fijado, no estar instalada en el espacio reservado al piloto y al pasajero y no entrañar modificaciones en el aspecto exterior de la carrocería.(Ver 2.2.a - 2.2.1).

La vía es libre.

2.5.- EQUIPO ELÉCTRICO:

Aparatos de alumbrado. Libres. Sin embargo, para las carreras en carretera abierta, el vehículo debe estar conforme a la ley vigente.

Se permite reemplazar un faro rectangular por dos circulares montados en un soporte de las dimensiones del orificio y de manera que quede obstruido completamente. La libertad dada para los apartados de alumbrado concierne a su emplazamiento o a su modificación, pero no se autoriza su supresión.

Se autorizan los faros suplementarios con la condición que no sobrepasen un máximo de 8, su número deberá ser par. El equipo luminoso debe mantenerse en estado de funcionamiento normal durante la totalidad de la carrera y debe contar obligatoriamente con dos luces de paro.

El emplazamiento de la batería es libre. Sin embargo, no debe estar colocada en el habitáculo.

En el caso en que una o varias baterías estén colocadas en el interior del habitáculo de un vehículo de producción normal, pueden mantenerse allí con la condición de que estén eficazmente protegidas.

Accesorios del motor. Se permite reemplazar una dinamo por un alternador y viceversa. Sus puntos de fijación y la polea del cigüeñal son libres. El generador puede quitarse o dejarse fuera de uso. No existe ninguna restricción para el sistema de encendido. Se autoriza el montaje de un doble encendido. La marca y el tipo de la puesta en marcha son libres.

2.6.- EQUIPO DE FRENAJE:

Es obligatorio el montaje de una doble bomba o de un dispositivo cualquiera que permita asegurar a la vez una acción simultánea sobre las cuatro ruedas y una acción dividida sobre dos ruedas al menos. Pueden reemplazarse los discos y las pinzas por otros. Idéntica regla para los tambores. Se permite reemplazar tambores por disco y viceversa.

Los forros de freno son libres. Las chapas o platos de soporte pueden ser modificados y provistos de aberturas de ventilación. Las placas de protección pueden modificarse o suprimirse. Pueden añadirse tomas de aire para refrigeración con la condición de no modificar la carrocería.

Queda autorizada la adición o la supresión de un servofreno

2.7. SILENCIOSO Y TUBOS DE ESCAPE:

Los vehículos que participen en una prueba en carretera abierta deberán llevar siempre un silencioso de escape conforme a los reglamentos F.I.A.

Los tubos de escape deberán estar orientados, bien hacia atrás, bien lateralmente.

En caso de una salida hacia atrás, los orificios de los tubos de escape deberán estar situados a una altura máxima de 45 cm. y mínima de 10 cm. Y no deben sobrepasar en más de 15 cm. la longitud total del vehículo. En el caso de una salida lateral, ésta estará limitada hacia delante por una línea vertical que pase por el punto medio de la distancia entre ejes y no deberá en ningún punto sobresalir con respecto a la chapa de la carrocería. Además se deberá prever una protección eficaz con el fin de que los tubos calientes no puedan producir quemaduras.

2.8. CARBURANTE:

Es de aplicación lo indicado en el artículo 252 (Prescripciones Generales para los Grupos N, A y B) del Anexo "J" del año en curso

En el caso en que una o varias baterías estén colocadas en el interior del habitáculo de un vehículo de producción normal, pueden mantenerse allí con la condición de que estén eficazmente protegidas.



Federación Canaria de Automovilismo

Accesorios del motor. Se permite reemplazar una dinamo por un alternador y viceversa. Sus puntos de fijación y la polea del cigüeñal son libres. El generador puede quitarse o dejarse fuera de uso. No existe ninguna restricción para el sistema de encendido. Se autoriza el montaje de un doble encendido. La marca y el tipo de la puesta en marcha son libres.

2.6.- EQUIPO DE FRENAJE:

Es obligatorio el montaje de una doble bomba o de un dispositivo cualquiera que permita asegurar ala vez una acción simultánea sobre las cuatro ruedas y una acción dividida sobre dos ruedas al menos. Pueden reemplazarse los discos y las pinzas por otros. Idéntica regla para los tambores. Se permite reemplazar tambores por disco y viceversa.

Los forros de freno son libres. Las chapas o platos de soporte pueden ser modificados y provistos de aberturas de ventilación. Las placas de protección pueden modificarse o suprimirse. Pueden añadirse tomas de aire para refrigeración con la condición de no modificar la carrocería.

Queda autorizada la adición o la supresión de un servofreno. No se autoriza modificar las pinzas homologadas por el constructor o fabricante.

2.7. SILENCIOSO Y TUBOS DE ESCAPE:

Los vehículos que participen en una prueba en carretera abierta deberán llevar siempre un silencioso de escape conforme a los reglamentos F.I.A.

Para las pruebas que se corran únicamente en circuito cerrado, el reglamento particular podrá autorizar la modificación, la sustitución o la supresión del tubo de escape. Los tubos de escape deberán estar orientados, bien hacia atrás, bien lateralmente.

En caso de una salida hacia atrás, los orificios de los tubos de escape deberán estar situados a una altura máxima de 45 cm. y mínima de 10 cm. Y no deben sobrepasar en más de 15 cm. la longitud total del vehículo. En el caso de una salida lateral, ésta estará limitada hacia delante por una línea vertical que pase por el punto medio de la distancia entre ejes y no deberá en ningún punto sobresalir con respecto a la chapa de la carrocería. Además se deberá prever una protección eficaz con el fin de que los tubos calientes no puedan producir quemaduras.

2.8. CARBURANTE - COMBURENTE:

Es de aplicación lo indicado en el artículo 252(Prescripciones Generales para los Grupos N, A y B) del Anexo "J" del año en curso.



REGLAMENTO DEPORTIVO 2018



REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

Art. 1: DEFINICIÓN

1.1. *ORVECAME*, a través de su Comité Organizador, con la aprobación de la FCA y el apoyo de sus patrocinadores organiza en 2018 la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

La Copa ha sido creada con la expresa finalidad de estimular la participación mediante la ayuda y promoción de aquellos pilotos que, conduciendo un **OPEL ADAM S**, participen en las pruebas establecidas en el Reglamento Particular de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** y del Campeonato Regional de Rallyes de Canarias.

1.2. Dado el carácter Regional de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, será de estricto cumplimiento la reglamentación establecida por la **FCA**.

Art.2: COMITÉ ORGANIZADOR

2.1. *ORVECAME*, con domicilio en: **Avenida de Escaleritas 120, Las Palmas de Gran Canaria**, con la aprobación de la **FCA**, organiza para la temporada 2018, en adelante la denominada, **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

ORVECAME, figurará a todos los efectos como Comité Organizador de la Copa.

2.2. El Comité Organizador podrá emitir anexos y/o complementos que formarán parte del presente Reglamento, pudiendo a su vez modificarlo, interpretarlo y resolver todos los casos no previstos.

En todas las pruebas puntuables habrá un responsable en representación del Comité Organizador que actuará como coordinador de la Copa, cuidando de informar a todos los participantes sobre la interpretación del Reglamento y de transmitir al Comité los problemas que se planteen.

El Comité de Organización de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** está formado por:

- D. Cristóbal Bravo de Laguna Navarro
- D. José Juan Ramírez Quintana
- D. Javier Martín Martín
- D. Francisco José Naranjo Santana
- Dña. Isabel Hernández Santana

2.3 El Tablón Oficial de Avisos es el publicado en la web oficial de la Copa: www.copaadam.com

El Comité Organizador podrá utilizar otros medios, como las diferentes redes sociales, web de colaboradores, correos, etc., para difundir y publicitar reglamentos, noticias, clasificaciones, anexos y complementos, teniendo siempre presente que la referencia oficial corresponde a la página web de la Copa Adam DISAmax.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

Art. 3: PARTICIPANTES ADMITIDOS Y LICENCIAS

3.1. La **II COPA OPEL ADAM DISAmax** está abierta a todos los pilotos y copilotos poseedores de las correspondientes licencias expedidas por la **RFEEdA** o por una **Federación AutoNOMica**, en vigor para la presente temporada.

3.2. No podrán participar en la **COPA ADAM DISAmax**, aquellos pilotos con prioridad **FIA** o **RFEEdA**, así como pilotos que hayan quedado entre los tres primeros clasificados finales en Campeonatos España de Rallyes de Asfalto.

3.3 El Comité Organizador se reserva el derecho de no aceptar inscripciones de pilotos cuya experiencia, palmarés o comportamiento se muestren contrarios a la filosofía de la Copa.

3.4 Todos los competidores, pilotos o copilotos, cuyas inscripciones sean admitidas, **se obligan a respetar y cumplir los reglamentos y sus anexos aplicables en esta Copa**.

Art. 4: VEHÍCULOS ADMITIDOS

4.1. El Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, acepta exclusivamente la participación de vehículos de la marca **OPEL** modelo **ADAM S**, en acabado **COPA**, suministrado por **ORVECAME**.

4.2. Los vehículos participantes en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** deberán estar en posesión de la correspondiente ficha de homologación y, ajustarse tanto a sus normativas como a las propias limitaciones recogidas en el presente Reglamento.

4.3 Todos los vehículos participantes deberán contar con la preparación específica de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, incorporando el Kit Copa que contempla el presente Reglamento en su apartado técnico. (Art. 17.5)

4.4 Todos los **vehículos no adquiridos en ORVECAME y que deseen participar en la II COPA ADAM DISAmax, han de ser inspeccionados en su totalidad por el Comité Organizador de la Copa, corriendo los gastos generados por ésta revisión a cargo del equipo interesado.**

Art. 5: VERIFICACIONES

5.1. El Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** realizará verificaciones a todos los vehículos participantes en cada una de las pruebas puntuables para la misma.

Estas verificaciones serán previas/posteriores, a las realizadas por el organizador de cada prueba, **las cuales han de ser favorables en todos sus aspectos**.

De no ser favorables previas y posteriores, será de aplicación el artículo correspondiente en el cuadro de penalizaciones.

El Comité, podrá realizar o programar verificaciones en cualquier momento y lugar durante el desarrollo de una prueba puntuable.

5.2 Si en el trámite de las verificaciones técnicas se detectase alguna irregularidad respecto a la reglamentación aplicable, será comunicada por el Comité Organizador de la Copa al equipo implicado y a los Comisarios Deportivos de la prueba a los efectos oportunos.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

5.3 El Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, podrá informar / sugerir a los Comisarios Deportivos de las pruebas la realización de verificaciones técnicas a vehículos de la Copa. Igualmente, el Comité Organizador se reserva el derecho de precintar cualquier elemento o vehículo participante en la Copa durante el desarrollo de una prueba, para que una vez finalizada, pueda ser trasladado a un centro específico para proceder a su verificación.

Art. 6: INSCRIPCIONES

6.1. Los Equipos interesados en participar en la **II COPA ADAM DISAmax** deberán remitir el Boletín de Inscripción que se adjunta al presente Reglamento (Complemento I), totalmente cumplimentado a la siguiente dirección:

ORVECAME: Avenida de Escaleritas 120, Las Palmas de Gran Canaria

E-mail: infocopaadamdisamax@gmail.com

Código Postal: 35011

Las Palmas de Gran Canaria

Tel: 639693381

No se aceptará ninguna solicitud de inscripción incompleta.

6.2. Inscribirse en la Copa implica aceptar sin reservas todas las disposiciones de sus reglamentos, así como de las modificaciones posteriores, sometiéndose a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la **FIA**, a los Reglamentos específicos de la **FCA** (Prescripciones Comunes de la FCA y Reglamento del Campeonato de Canarias de Rallyes de asfalto) y a los Reglamentos Particulares de las pruebas en las que tomen parte.

6.3. Los participantes, pilotos y copilotos, excluyen de toda responsabilidad a **ORVECAME** y a todos sus patrocinadores y colaboradores, renunciando a la presentación de ningún tipo de reclamación contra ellos.

6.4. La inscripción a la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, para los equipos de nueva incorporación tiene un coste de 1.000 €, que podrá ser abonado en dos plazos.

El primero, al presentar el correspondiente formulario de inscripción.

El segundo, 10 días antes de la primera prueba.

Los equipos que hayan disputado la **I Copa Adam DISAmax**, quedan exentos de abonar los derechos de inscripción.

Los equipos han de estar en posesión del material exigido por la organización de la II Copa Adam DISAmax (de uso obligatorio):

- Mono ignífugo oficial de la copa, marca OMP
- Carpa de Asistencia.
- Chaqueta **COPA OPEL ADAM**, para piloto y copiloto.

En el caso de no disponer de este material, la organización de la Copa lo suministrará al precio correspondiente al coste de cada producto.

La organización de la Copa Adam DISAmax, hará entrega a los equipos de nueva incorporación, las camisas oficiales.

Para que la inscripción sea considerada válida, los participantes deberán proceder del siguiente modo:

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

Envío del Boletín de Inscripción según el art 6.1 y el abono de los derechos.

6.5 El Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, se reserva el derecho de rechazar una inscripción, de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 del C.D.I.

6.6 El Comité Organizador de la **II COPA ADAM DISAmax**, se reserva el derecho a limitar el número máximo de participantes.

6.7 La inscripción en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, no exime a los participantes de inscribirse a cada una de las pruebas en las que participen, debiendo ser enviadas directamente al Organizador correspondiente.

Art. 7: PUBLICIDAD E IMAGEN

7.1. Los vehículos inscritos en las pruebas puntuables para la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** deberán llevar la publicidad obligatoria, según esquemas adjuntos, para vehículo (Anexo I) y para piloto y copiloto (Anexo II).

7.2. En el caso de que a lo largo de la temporada se incorpore a la **II COPA OPEL ADAM DISA max** un nuevo patrocinador, la publicidad correspondiente se comunicará a todos los interesados por medio del Tablón Oficial de Avisos en la web: www.copaadam.com en un plazo no inferior a siete días antes de la celebración de la siguiente prueba, siendo obligatorio incorporar la nueva publicidad.

7.3. Los adhesivos de las firmas patrocinadoras, serán suministrados a los equipos de nueva incorporación, así como al resto de equipos cuando se incorporen nuevas firmas patrocinadoras, según lo establecido en el Art. 7.1. del presente Reglamento de la **II COPA ADAM DISA max**, siendo responsabilidad del participante tenerlos en su vehículo en los lugares indicados y mantener su buen estado durante el transcurso de las pruebas.

7.4. Se autoriza toda publicidad que sea conforme a las normas dictadas por la **FCA**. Sin embargo, se necesita autorización por escrito del Comité Organizador para insertar publicidad de otras marcas o de otros productos fabricados o distribuidos por empresas en competencia con los patrocinadores de la Copa. El competidor que no cumpla lo indicado anteriormente, perderá el derecho a percibir los premios establecidos para la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** en el rallye correspondiente, pudiendo, a criterio del Comité Organizador, llegar hasta la exclusión de la Copa.

Se puede llevar publicidad de otros concesionarios OPEL diferentes al organizador al igual que es compatible toda la publicidad particular de cada prueba (en placas y números de competición).

7.5. Es obligatorio en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba el uso de la vestimenta oficial por parte de piloto y copiloto (mono ignífugo, camisa, polo, cazadora, sudadera, gorra, etc.) y especialmente en el briefing, podios y entrevistas con los medios.

7.6. Queda expresamente prohibido, tanto en los vehículos como en la vestimenta de los miembros del equipo (mono ignífugo, gorras, camisetas, polos, anorak, sudadera, etc.) cualquier tipo de publicidad que perjudique los intereses de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** o de sus marcas colaboradoras.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

7.7. Los participantes inscritos en la **II COPA ADAM DISAmax** autorizan sin reservas a **ORVECAME**, así como a los patrocinadores y colaboradores de la Copa a utilizar publicitariamente y bajo todas las formas sus nombres, fotografías personales y de los vehículos, así como los resultados que obtengan en cualquier prueba puntuable para la Copa donde participen.

7.8. Los participantes se comprometen a presentar sus vehículos en perfecto estado y aspecto en la salida de cada prueba. Cualquier situación que deteriore la imagen de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** o la de sus patrocinadores y colaboradores, puede comportar sanciones por parte del Comité Organizador, que pueden ir desde la pérdida de los premios y puntos de la prueba, hasta en caso de reincidencia a la exclusión de la Copa.

7.9. Queda bajo la responsabilidad de cada Equipo la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, tanto en las verificaciones como durante el transcurso de la prueba, así como el correcto estado del material de los sponsors, vestimenta, y especialmente los neumáticos dado que afectan directamente a la seguridad. Todo el material de la publicidad obligatoria es proporcionado inicialmente por el Comité Organizador. La ausencia de la publicidad reglamentada en los lugares previstos o la presencia de publicidad opuesta a sus intereses, puede sancionarse a criterio exclusivo del representante del Comité presente en la prueba, con la perdida de los premios y puntos de la prueba, pudiendo llegar hasta la exclusión de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

7.10. En los monos sólo se puede añadir un máximo de 2 logos/publicidad en la manga y/o lateral izquierdo (piloto) o derecha (copiloto).

7.11. En camisa/forro/... solo se puede añadir un máximo de 2 logos/publicidad en la manga izquierda (piloto) o derecha (copiloto). En la parte izquierda puede ir un máximo de 3 logos/publicidad.

7.12. Es obligatorio asistir al briefing con la ropa oficial de la **II COPA ADAM Disa Max**. En la ceremonia de premios los Equipos que suban al pódium o rampa de llegada deberán llevar la ropa oficial suministrada por el Comité Organizador de la Copa. El Comité Organizador de la Copa puede autorizar el uso de camisas blancas diferentes a las suministradas por la **COPA OPEL ADAM DISA Max**, pero es obligatorio que mantengan la imagen de logotipos y publicidad, tanto de **ORVECAME, PATROCINADORES Y LOGO COPA ADAM** (parte delantera izquierda).

Art. 8: APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

8.1. Por el hecho de llenar el formulario de inscripción para la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, el competidor acepta las disposiciones del presente reglamento deportivo y técnico, y se compromete a respetar todos sus artículos, cláusulas y complementos.

La aceptación de una inscripción no tiene carácter contractual, limitándose la responsabilidad de **ORVECAME**, estrictamente a los puntos mencionados en este reglamento.

La retirada de licencia o suspensión temporal de la misma supondría automáticamente la suspensión de la participación en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** mientras dure la sanción.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

Art. 9: PRUEBAS PUNTUABLES

9.1. El número de pruebas puntuables en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** será 6, dentro del calendario publicado por Comité Organizador en el tablón oficial de anuncios www.copaadam.com para el campeonato.

En caso de no disputarse alguna de las pruebas calendadas, el Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, junto con los diferentes organizadores, buscará los Rallyes necesarios hasta completar los rallyes 6 puntuables.

CALENDARIO PENDIENTE DE APROBACION CALENDARIO 2018 F.C.A.

Nº	FECHA	NOMBRE	LUGAR
1	5/6 Mayo	Rallye Islas Canarias	Gran Canaria
2	2/3 Junio	Rallye Orvecame Norte	Tenerife
3	8/9 Septiembre	Rallye Isla Bonita	La Palma
4	29/30 Septiembre	Rallye Villa de Teror	Gran Canaria
5	20/21 Octubre	Rallye Isla de Tenerife	Tenerife
6	1/2 Diciembre	Rallye Orvecame Isla de Lanzarote	Lanzarote

Art. 10: PUNTUACIÓN

10.1 El Comité Organizador permite descontar una (1) prueba de las seis (6) celebradas para la Clasificación Final de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax NO SIENDO POSIBLE DESCARTAR EL RESULTADO DEL RALLYE ISLA DE LANZAROTE**, a la excepción de que en éste rallye se produzca un abandono o no clasificación en la prueba a causa de una avería, salida de carretera, etc. Ante este supuesto, si se hubiesen obtenido puntos en el resto de pruebas celebradas, y sólo en este caso, se aceptaría el descarte del Rallye Isla de Lanzarote para la Clasificación Final de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

10.2. La participación en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** implica tomar parte obligatoriamente en las 6 pruebas previstas en el calendario de la Copa.

Aquellos participantes que no hayan tomado parte en 6 pruebas, bloquearán los puntos obtenidos de sus participaciones, pero no obtendrán el derecho a figurar en la clasificación final. Si un equipo participa únicamente en la última prueba, no puntuará ni bloqueará resultado.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

10.3. Distribución de puntos:

En cada una de las pruebas puntuables para la **II COPA OPEL ADAM DISAmox** se realizará una clasificación final formada exclusivamente por los pilotos inscritos en la misma, quienes obtendrán los siguientes puntos de su posición final dentro de la clasificación de la Copa:

Puesto	Puntos	Puesto	Puntos
1º	35 puntos	11º	14 puntos
2º	32 puntos	12º	12 puntos
3º	30 puntos	13º	10 puntos
4º	28 puntos	14º	9 puntos
5º	26 puntos	15º	8 puntos
6º	24 puntos	16º	7 puntos
7º	22 puntos	17º	6 puntos
8º	20 puntos	18º	5 puntos
9º	18 puntos	19º	4 puntos
10º	16 puntos	20º	3 puntos

10.4. A los puntos asignados según la tabla del artículo 10.3, se sumarán **dos puntos al vencedor de la Copa de los dos (2) últimos tramos cronometrados disputados en cada rallye**, siendo condición indispensable figurar en la Clasificación Final Oficial de la prueba para obtenerlos.

Si el equipo ganador de cualquiera de los dos últimos tramos abandonase la prueba o no figurase en la Clasificación Final Oficial, los puntos quedarán bloqueados y no serán asignados a ningún participante.

10.5. La Clasificación General Final de la **II COPA OPEL ADAM DISAmox** se obtendrá con la suma de los puntos de los 5 mejores resultados y cumpliendo con el 10.1 del presente Reglamento Deportivo.

Art. 11: PRIMA DE SALIDA

11.1. Todos los participantes inscritos en la **II COPA OPEL ADAM DISAmox** tendrán la siguiente bonificación en concepto de prima de salida en cada prueba puntuable:

- Bonificación del 50% de los derechos de inscripción.
- Coche de alquiler por un total de 5 días para el reconocimiento de las pruebas que sean fuera de la isla de residencia del piloto.
- Traslado gratuito entre islas con Naviera Armas, para furgoneta, remolque, coche de carreras y 4 personas.

11.2. Orden de Salida, a partir de la segunda prueba será determinado según la clasificación general de la **II COPA OPEL ADAM DISAmox** en los diez primeros puestos. El resto serán otorgados a criterio del Comité Organizador. El orden de salida en la primera prueba del año, lo determina el Comité Organizador de la Copa.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

Art. 12: PREMIOS

12.1. PREMIOS POR CARRERA.

En cada una de las pruebas puntuables para la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** se realizará una clasificación final formada exclusivamente por los pilotos inscritos en la misma, que obtendrán los siguientes premios:

- 1º Trofeo piloto y copiloto + 1.250€ + 2 neumáticos**
- 2º Trofeo piloto y copiloto + 850€ + 2 neumáticos**
- 3º Trofeo piloto y copiloto + 550€**
- 4º 350€**
- 5º 250€**
- 6º 200€**
- 7º 200€**
- 8º 100€**
- 9º 100€**
- 10º 100€**

Tras la finalización de cada prueba, se sortearán 2 neumáticos entre todos los equipos clasificados, excluyendo del mismo al primer y al segundo clasificado.

Todos los premios de este apartado están sujetos a la retención impositiva vigente aplicada por el Ministerio de Hacienda a cuenta del IRPF. El Comité Organizador se compromete a hacerlos efectivos mediante transferencia bancaria dentro de los 15 días posteriores a la finalización de la prueba. En caso de existir alguna reclamación sobre la clasificación final publicada que afecte a cualquiera de los participantes de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, los premios serán retenidos hasta la resolución o publicación de clasificación final definitiva.

12.2. La entrega de trofeos coincidirá con el acto previsto en el Programa Horario Oficial de cada prueba. Los pilotos con derecho a premios y trofeos que no estén presentes en el correspondiente acto perderán su derecho a los trofeos, a excepción de casos de fuerza mayor debidamente justificados, que serían estudiados por el Comité Organizador.

12.3. Todos los equipos están obligados a llevar la vestimenta oficial suministrada por el organizador de la Copa durante el acto de Entrega de Trofeos (mono y gorra).

12.4. Se proclamará vencedor de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** aquel participante que sume mayor cantidad de puntos de acuerdo el artículo 10 del presente reglamento.

12.5. En caso de existir un empate a puntos en la clasificación final de la Copa, este se resolverá a favor del participante que tenga mayor calidad de resultados (primeros, segundos, etc.).

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

12.6. Los premios finales de la **II COPA OPEL ADAM DISAmox** para los cinco primeros clasificados serán:

Puesto / Premio

- 1º Trofeo piloto y copiloto + 3.000€**
- 2º Trofeo piloto y copiloto + 2.000€**
- 3º Trofeo piloto y copiloto + 1.500€**
- 4º Trofeo piloto y copiloto + 1.000€**
- 5º Trofeo piloto y copiloto + 500€**

Todos los premios están sujetos a la retención impositiva vigente aplicada por el Ministerio de Hacienda a cuenta del IRPF.

Art. 13: MODIFICACIONES AL REGLAMENTO

13.1. Toda modificación que pudiera surgir una vez publicado el presente reglamento, previa aprobación de la **FCA**, se efectuará a través de Anexos y/o Complementos. Se pondrá en conocimiento de los participantes a través de la web oficial www.copaadam.com
Si una prueba es anulada o sufre un cambio de fecha por la **FCA**, será susceptible de sustitución o cancelación en la **II COPA OPEL ADAM DISAmox** a criterio del Comité Organizador de la Copa.

Art.14: EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD

14.1. Los participantes en la **II COPA OPEL ADAM DISAmox**, lo hacen asumiendo la premisa de que las competiciones automovilísticas son una actividad de riesgo, excluyendo de toda responsabilidad a su Comité Organizador y a las empresas patrocinadoras y colaboradoras de la Copa.

Art. 15: CUADRO DE PENALIZACIONES

15.1 Falsedad en la solicitud de inscripción: EXCLUSIÓN DE LA COPA

15.2 Incumplir la normativa de publicidad: A CRITERIO DEL COMITÉ ORGANIZADOR, PUDIENDO LLEGAR A NO PUNTUAR NI OPTAR PREMIOS EN LA PRUEBA

15.3 Reincidencia en el art. 15.2: EXCLUSIÓN DE LA COPA

15.4 Utilizar neumáticos no autorizados: NO PUNTUAR NI OPTAR A PREMIOS EN LA PRUEBA

15.5 Reincidencia en el art. 15.4: EXCLUSIÓN DE LA COPA

15.6 Vulnerar el reglamento técnico: NO PUNTUAR NI OPTAR A PREMIOS EN LA PRUEBA

15.7 Reincidencia en el art. 15.6: EXCLUSIÓN DE LA COPA

REGLAMENTO DEPORTIVO 2018

15.8 Vulnerar los Reglamentos o Anexos de LA COPA: A CRITERIO DEL COMITÉ ORGANIZADOR, PUDIENDO LLEGAR A NO PUNTUAR NI OPTAR A PREMIOS EN LA PRUEBA.

15.9 Reincidencia en el art. 15.8: EXCLUSIÓN DE LA COPA

15.10 Vulnerar el reglamento deportivo: A CRITERIO DEL COMITÉ ORGANIZADOR, PUDIENDO LLEGAR A NO PUNTUAR NI OPTAR PREMIOS EN LA PRUEBA.

15.11 Reincidencia en el art. 15.10: EXCLUSIÓN DE LA COPA

15.12 Conducta antideportiva: A CRITERIO DEL COMITÉ ORGANIZADOR, PUDIENDO LLEGAR A LA EXCLUSIÓN.

15.13 Conducta inadecuada, faltas de respeto entre equipos o hacia representantes de la Copa: A CRITERIO DEL COMITÉ ORGANIZADOR, PUDIENDO LLEGAR A LA EXCLUSIÓN.

15.14 En caso de obtener una sanción por comportamiento antideportivo por parte de los Comisarios Deportivos de una prueba, en función de su gravedad, el Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** podrá llegar a **PENALIZAR AL EQUIPO IMPLICADO**.

15.15 Los equipos inscritos en la Copa que les fuera aplicada una sanción por vulnerar la normativa de reconocimientos de una prueba, PODRÁN SER SANCIONADOS A CRITERIO DEL COMITÉ ORGANIZADOR.



REGLAMENTO TÉCNICO 2018



REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1: VEHÍCULOS ADMITIDOS

1.1 Los vehículos admitidos en la **II COPA OPEL ADAM DISA Max**, son exclusivamente los vehículos marca **OPEL** modelo **ADAM "S"** distribuidos por (ORVECAME).

1.2 El vehículo deberá ajustarse a la normativa de la **RFEdA** para el Grupo **N3**, y al Reglamento Técnico de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

1.3 Todos los vehículos que tomen parte en este certamen, serán verificados previamente a la primera carrera por el personal designado por ORVECAME. Se desmontarán las partes que sean necesarias para verificar la conformidad del vehículo y se entregarán a los participantes revisados y precintados para competir. Si se detecta alguna anomalía en el vehículo y no está conforme al Reglamento Técnico, será notificado al propietario, (piloto, conductor), que deberá subsanar la anomalía. El gasto de esta operación será por cuenta del propietario de vehículo.

1.4 No se autoriza ninguna mecanización, ni alteración de las partes mecánicas, eléctricas, frenos, cambio/transmisión, aerodinámica o refrigeración del vehículo, previo, durante o post rallye, salvo las permitidas por el presente reglamento o publicadas en ANEXO al mismo.

Toda referencia a piezas “de serie” quiere decir: piezas de origen de OPEL, modelo ADAM “S”

1.5 KIT COMPETICIÓN PARA LA COPA OPEL ADAM DISAmax

Los participantes inscritos a la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** deberán tener instalado en los vehículos el Kit de Competición (Kit Copa), que será instalado en su totalidad por el participante. El Kit deberá permanecer en el vehículo sin sustituciones, modificaciones ni alteraciones salvo las autorizadas por este reglamento y/o sus anexos o complementos.

El Kit Copa puede sufrir algún cambio, siempre con la finalidad de mejorar el vehículo y está compuesto por:

ARCO DE SEGURIDAD NORMA FIA 2016	1
PROTECTORES DE BARRAS NORMA FIA	2
BACKET NEGRO OMP PERSONALIZADO	2
SOPORTES PARA BACKETS EN ACERO	2
ARNÉS 6 PUNTOS	2
ANCLAJES PARA ARNÉS PILOTO Y COPILOTO CON ANILLAS DE SUJECIÓN SEGÚN NORMA FIA.	4
FILM ANTIDEFLAGRANTE DE LUNAS SEGÚN NORMA FIA	2
LATIGUILLOS COMPETICION	6
EXTINTOR DE MANO 2,4 l. Ecolife FIA CON SOPORTE Y MONTAJE.	1
KIT EXTINCIÓN 4,25 L.	1

REGLAMENTO TÉCNICO

SISTEMA DE CORTACORRIENTES CON TIRADOR MANUAL SEGÚN NORMA FIA	1
PACK CIERRES DE 2 CAPOT	2
VOLANTE 350mm. PIEL VUELTA	1
PIÑA VOLANTE	1
CORTA ARNESES	2
REPOSAPIES DE PILOTO	1
REPOSA PIES DE COPILOTO	1
FLEXO LED LARGO	1
CINTA DE REMOLQUE	2
DESCONECTADOR 6 POLOS	1
ESPARRAGO DE ACERO 12 X 150	20
TUERCAS DE ACERO 12 X 150	20
LINEA DE ESCAPE	1
FIJACION DE RUEDA DE REPUESTO	1
AMORTIGUADORES DELANTEROS + MUELLES	2
AMORTIGUADORES TRASEROS + MUELLES	2
LLANTAS DE COMPETICION	4
NEUMATICOS MICHELIN 16 X6'5	4
AUTOBLOCANTE DE LAMINAS VERSION COPA	1

1.6 No se autoriza ningún tipo de refuerzo en la carrocería o en la estructura de seguridad que no sean los proporcionados en el Kit Copa e instalados por el organizador.

Art. 2: MODIFICACIONES AUTORIZADAS

2.1. El participante podrá efectuar las modificaciones destinadas a ubicar equipamiento en el vehículo, tales como soportes para herramientas o bidones de bebidas suplementarios.

2.2. El color interior, puede cambiar, siempre y cuando se mantengan visible todos los patrocinadores de la Copa.

2.3. Los soportes de los asientos, así como la altura de los mismos.

2.4. La altura delantera y trasera del Opel Adam, según permita la ficha de homologación del vehículo N3-R-09 RFE de A.

2.5. La centralita de los cascos y la instalación de luz interior.

2.6. Sujeción del paragolpes trasero, manteniendo imagen exterior inalterada.

2.7. Protección/faldillas en los bajos (incluidos protectores, cubre Carter).

REGLAMENTO TÉCNICO

- 2.8.** Recortar guarnecido donde tenga contacto con la barra antivuelco.
- 2.9.** Quitar brea del interior del habitáculo.
- 2.10.** Volante.
- 2.11.** Se puede instalar luz presión aceite y temperatura de motor (no un reloj).
- 2.12.** Se autoriza, la monta del conjunto de freno de mano hidráulico, en todos sus componentes.
- 2.13.** Sustitución de Baquet.

Art. 3: PESO MÍNIMO OPEL ADAM "S" CUP

3.1. Los vehículos deberán tener, como mínimo, el peso que indica su ficha de homologación.

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

En el caso de tener a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

Todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos de combustible que deben estar $\frac{1}{4}$ de su máximo nivel.

Los faros suplementarios que no figuren en la ficha de homologación deberán retirarse antes del pesaje.

3.2. El peso mínimo del vehículo (bajo las condiciones de ficha de homologación) con el equipo a bordo (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto) debe ser: peso mínimo definido por la ficha de homologación + 160 kg.

Art. 4: NEUMÁTICOS y FRENOS

4.1. Los neumáticos oficiales son: Marca **MICHELIN** en medida **16 X 6'5 Asimétricos, suministrados exclusivamente por el organizador (Orvecame)**

Todos los participantes llevarán durante la Competición, los neumáticos de uso exclusivo en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, siendo motivo de **exclusión**, no hacer uso de los neumáticos oficiales o no mantener el grabado lateral específico.

4.2. En cada Rallye se podrá utilizar un número máximo de **SEIS (6)** neumáticos, nuevos o usados, **SIENDO OCHO (8), PARA LAS PRUEBAS DE KILOMETRAJE SUPERIOR A LA NORMATIVA DE LA FCA**, que serán designadas por la organización.

Se recomienda solicitar los neumáticos con quince días de antelación a cada prueba en: repuestos@orvecamegc.com, especificando el nombre del equipo participante en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

REGLAMENTO TÉCNICO

4.3. Las pastillas, discos y latiguillos serán los suministrados por la empresa **ORVECAME**, para la **COPA OPEL ADAM DISAmax**.

4.4. Está autorizada la monta de pastillas de freno de serie y/o la autorizada por la organización de tipo competición, exclusivas para la copa.

Los discos de freno, serán únicamente los suministrados por la organización de la **COPA ADAM DISAmax**, derivados de serie.

Otras opciones o consideraciones quedarán a criterio del Comité Organizador de la Copa.

Art. 5: PRECINTOS

5.1. El vehículo tiene los siguientes precintos:

- ✓ Unión culata-bloque
- ✓ Centralita con su conector
- ✓ Conector OBD
- ✓ Caja de cambios
- ✓ Mariposa de admisión
- ✓ Turbo Compresor

5.2. Todos los vehículos, deben presentar en todo momento los precintos instalados por ORVECAME o por quien el Comité Organizador designe.

5.3. La no presencia de algunos de los precintos o de su irregularidad, en las verificaciones de una prueba, supondrá automáticamente que el piloto no estará autorizado a puntuar en la prueba a la que se refiere.

5.4. La autorización para participar en la siguiente prueba, supondrá en desmontaje y comprobación del elemento (s) y precinto (s) en un concesionario oficial Opel (Orvecame) o en el lugar que el comité organizador le designe, corriendo los gastos generados a cargo del equipo infractor.

5.5. El Comisario Técnico designado por la Federación Canaria de Automovilismo para el año 2018 dentro de la II Copa Adam DISAmax se **comunicará mediante complemento**, que conjuntamente con los Comisarios Técnicos de las pruebas, pueden realizar verificaciones itinerantes a cualquier participante durante el transcurso de una prueba.

5.6. Si un participante necesita hacer alguna reparación que suponga un cambio de precinto, ha de ponerse en contacto con la organización de la II Copa Adam DISAmax, quien le indicará las instrucciones a seguir.

5.7. Un precinto roto o dañado, aunque sea por desgaste natural de las piezas, será considerado como una irregularidad Técnica y comportará las sanciones expuestas en el reglamento deportivo. El piloto es el responsable del estado de los precintos.

REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 6: MOTOR

6.1. En caso de tener que reponer el motor-tiene que ser suministrado por **ORVECAME** a través del Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**. Estos elementos se entregarán en los principales concesionarios de ORVECAME en las Islas. Y con su precinto correspondiente.

6.2. Cualquier intervención o modificación en las características del motor, está prohibida. Los únicos autorizados a intervenir sobre el mismo, son los técnicos designados por la organización de la II Copa Adam DISAmax.

6.3. Si por cualquier motivo un motor no mantuviese sus precintos, deberá ser enviado a los técnicos que designe Orvecame, para su revisión y posterior precintaje, los costos ocasionados por este trabajo, serán por cuenta del participante.

6.4. Se deberá mantener el elemento del filtro de aire de serie, así como su canalización.

6.5. No se podrán modificar las canalizaciones del turbo o intercooler, como tampoco está permitida la utilización de otras que no sean las de estricta serie, cualquier modificación exterior o interior está prohibida.

6.6. Se deben mantener los soportes de motor de estricta serie.

6.7. El motor será de estricta serie y será verificado, antes del comienzo de la siguiente prueba, no eximiendo de la verificación correspondiente al evento en el que participará.

Art 7: CENTRALITA

7.1. Está prohibida cualquier modificación u alteración de la misma, salvo las optimizaciones que realizará la organización de la II Copa Adam DISAmax.

Toda modificación detectada o en su defecto variación en sus parámetros, será motivo de exclusión directa de la Copa Adam DISAmax.

Art 8: SUSPENSIONES

8.1. Muelles:

Se deben mantener los provistos en el kit, sin ningún tipo de modificación.

8.2. Amortiguadores:

Se deben mantener los provistos en el kit, sin ningún tipo de modificación. Para la revisión o reparación de los amortiguadores, obligatoriamente se realizará donde la organización de la Copa designe.

8.3. Caídas:

El ángulo de caída de la suspensión delantera es libre sin modificación alguna de las piezas originales.

REGLAMENTO TÉCNICO

8.4. Barra Estabilizadora:

Obligatoriamente se mantendrá la de serie y sus puntos de anclaje originales.

8.5. Tren Trasero:

Ningún reglaje del tren trasero es posible, ni está autorizado. Las piezas eventualmente deformadas, después de un golpe, han de ser sustituidas. La caída y el paralelismo deben permanecer de serie.

Art.9: COMBUSTIBLE.

9.1. El carburante debe ser gasolina comercial, ajustándose a lo especificado en el Art. 26.4 del Reglamento Deportivo de Rallyes. Deberá ajustarse a las especificaciones reglamentadas en el artículo 252 apartado 9.1 del Anexo J del Código Deportivo Internacional.

9.2. La calidad y composición del combustible, puede ser verificada y comprobada en cualquier momento a requerimiento de los oficiales de la prueba.

9.3. Queda totalmente prohibido el uso de aditivos en gasolina.

9.4. Está prohibido variar la presión de gasolina, que podrá ser verificada o comprobada en cualquier momento a requerimiento del Comité Organizador de la II Copa Adam DISAmax.

Art.10: CAJA DE CAMBIOS

10.1. El vehículo deberá montar la caja de cambios original de serie, del **OPEL ADAM "S"**, precintada por el técnico oficial designado al efecto.

10.2. La única modificación permitida, es el montaje del autoblocante suministrado en el kit de la Copa.

10.3. En caso de tener que reponer la caja de cambios tiene que ser suministrado por **ORVECAME** a través del Comité Organizador de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**. Estos elementos se entregarán en los principales concesionarios de ORVECAME en las Islas. Y con su precinto correspondiente.

Art. 11: INSTALACIÓN ELÉCTRICA Y FAROS SUPLETORIOS

11.1. La instalación eléctrica, debe mantenerse de serie.

11.2. Se autoriza el montaje de una instalación eléctrica suplementaria, para dar suministro a la rampa de faros adicionales.

REGLAMENTO TÉCNICO

11.3. Las únicas rampas de faros adicionales autorizadas son:

- Originales Opel Motorsport, las cuales han de estar debidamente acreditadas con su numeración, indistintamente xenón o alógenas.
- LAZER ST8 8 LEDS.
- LAZER ST4 CUNETEROS 4 LEDS.

Art. 12: VERIFICACIONES TÉCNICAS

12.1. Se realizarán verificaciones técnicas por el Comité Organizador de la **COPA OPEL ADAM DISAmax**, antes, durante y después de la celebración de cada prueba. Los vehículos deberán estar conformes totalmente de acuerdo al reglamento técnico en todos sus aspectos.

El Comité Organizador podrá proponer la realización de verificaciones técnicas al final de la prueba a realizar a los vehículos que considere.

En caso de verificar el desarrollo de la transmisión del vehículo tendrá que conducir un miembro del equipo acompañado de la persona autorizada por el comité de organización de la **II COPA OPEL ADAM DISA Max**.

Art. 13: RECAMBIOS EN CARRERA

13.1. La organización pone a disposición de los participantes inscritos en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax** la posibilidad de adquirir el recambio original **OPEL** que les sea necesario, por orden de solicitud, y a precio exclusivo para participantes en la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**.

Estará disponible un listado de piezas **7 días** antes de cada prueba.

13.2. En cada una de las pruebas, al inicio de la primera jornada se distribuirá un listado en formato digital con el material disponible en el camión/furgón de la organización de la **II COPA OPEL ADAM DISAmax**, siendo este el utilizable para el suministro.

13.3. El abono del recambio durante las pruebas se efectuará en metálico y en el acto de entrega, remitiendo la factura al equipo en la semana siguiente a la compra.

TODO LO QUE NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO Y EN ANEXOS O COMPLEMENTOS, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO.

NISSAN

www.teamdrive.es



COPA NISSAN MICRA 2018



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO



COPA NISSAN MICRA 2018

REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO Y TÉCNICO

REGLAMENTO DEPORTIVO

INDICE	Página
Art. 1º Organización y Comité organizador	3
Art. 2º Aplicación de Reglamentos	3
Art. 3º Aspirantes	4
Art 4º Vehículos admitidos	5
Art 5º Inscripciones	5
Art 6º Pruebas puntuables	6
Art 7º Publicidad	6
Art 8º Verificaciones deportivas y técnicas	8
Art 9º Neumáticos	8
Art 10º Atribución de puntos	8
Art 11º Clasificación general y resultados a retener	9
Art 12º Primas y premios	9
Art 13º Obligaciones	11
Art 14º Exoneraciones	11
Art 15º Principios y buena Conducta	12
Art 16º Orden de salida en cada prueba	12
Art 17º Penalizaciones	13
Art 18º Imagen y respeto a la marca	13
Art 19º Promoción de la Copa	13
Art 20º Reclamaciones	13
Art 21º Reglamentos, complementos, itinerario	14
Art 22º Modificaciones reglamentarias	14
Art 23º Jurisdicción	14
Art 24º Responsabilidad de los competidores	15
Art 25º Aplicación e interpretación del reglamento	15
Art 26º Disposición general final	15



Reglamento deportivo

ART 1º ORGANIZADOR Y COMITÉ ORGANIZADOR

- 1.1 BRISA MOTOR, S.A. con su Comité Organizador, y con la correspondiente autorización de la Federación Canaria de Automovilismo, organiza para el año 2018 la “COPA NISSAN MICRA” en la Comunidad Autónoma de Canarias (islas de Gran Canaria y Tenerife).
- 1.2 Esta Copa se define como una competición cerrada.
- 1.3 La clasificación final de la “COPA NISSAN MICRA” proclamará un ganador con el nombre de Vencedor COPA NISSAN MICRA.
- 1.4 Los anexos al presente reglamento serán propuestos por el Comité Organizador a la Federación Canaria de Automovilismo (con el visto bueno de todos los pilotos), para su aprobación si procede.
- 1.5 El Comité Organizador, Arimotor, Brisa Motor, y Nissan Iberia se comprometen en el presente reglamento a organizar la COPA NISSAN MICRA en Canarias durante los años 2018, 2019 y 2020.
- 1.6 El comité organizador de la COPA NISSAN MICRA está formado por:

<u>Presidente</u>	D. Fernando González de Armas
<u>Director y organizador</u>	D. Flavio Alonso Peña
<u>Vocal</u>	D. José Ramos
<u>Secretario</u>	D. Víctor Abreu
<u>Tesorero</u>	D. Oscar Jesús Ortega

- 1.7 Responsable del Área Deportiva de la COPA NISSAN MICRA:

D. Flavio Alonso Peña
Número de móvil: 661 31 78 38
e-mail: info@teamdrive.es

ART 2º APLICACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

- 2.1 En la Copa Nissan Micra serán de aplicación, por el siguiente orden de prelación:
 - 1º El Reglamento General Deportivo y Técnico de la COPA NISSAN MICRA.
 - 2º El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallies de Asfalto.
 - 3º El Reglamento Particular de la competición a participar.
 - 4º Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo.
 - 5º El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallies de Asfalto.



6º Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

7º El Código Deportivo Internacional (CDI).

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

ART 3º ASPIRANTES

3.1 La COPA NISSAN MICRA 2018 está reservada a deportistas poseedores de las correspondientes licencias de piloto y/o copiloto expedidas por la Federación Canaria de Automovilismo, o por cualquier federación autonómica, o por la Real Federación Española de Automovilismo (RFEdeA), o por cualquiera de los países miembros de la UE y países asimilados por la FIA, con validez para el año en curso y cuya solicitud de inscripción en la COPA NISSAN MICRA sea admitida y confirmada por el Comité Organizador.

3.2 Todos los equipos cuyas solicitudes de inscripción sean admitidas se comprometen a respetar los reglamentos aplicables en esta COPA NISSAN MICRA 2018

3.3 El Comité Organizador se reserva el derecho de inscripción si considerase que algún deportista cuenta con un palmarés notable, ya que dicha copa monomarca cuenta con una filosofía promocional. Se permite el acceso a pilotos que hayan ganado algún campeonato promocional u otra copa monomarca, ya que se entiende que el siguiente escalón es una copa monomarca.

3.4 Se entenderá por participación,

- a) Estar incluido en la Lista Oficial de Inscritos de una Competición.
- b) Estar incluido en la Lista Oficial de Inscritos de la COPA NISSAN MICRA.
- c) Estar incluido en la Lista Oficial de Autorizados a Tomar la Salida de la Competición en cuestión.
- d) Haber tomado la salida al menos en la correspondiente Ceremonia Oficial de Salida de la Competición (o en la primera especial de la Prueba en concreto, pues no todos los rallies cuentan con Ceremonia Oficial de Salida de la Competición).

Son los requisitos indispensables para optar a las primas económicas de salida.



ART 4º VEHICULOS ADMITIDOS

4.1 La COPA NISSAN MICRA está reservada de manera exclusiva al vehículo NISSAN modelo Micra y deben ser adquiridos en BRISA MOTOR O ARIMOTOR, a su vez debiendo ser unidades de nueva factura y que haya importado Nissan para este proyecto en concreto.

4.2 El vehículo debe estar encuadrado en la categoría de los Grupo N3 (Reglamento Técnico de la RFEdeA, ANEXO 8, -Grupo Nacional 3- Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018. Vehículos elaborados a partir de un Nissan Micra de 90 CV preparados para la utilización en competiciones automovilísticas de acuerdo con las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018 y el Reglamento Técnico incorporado en el presente Reglamento General de la COPA NISSAN MICRA.

4.3 En cada prueba, y durante la totalidad de su transcurso, cada equipo sólo podrá utilizar un vehículo, no estando autorizados los vehículos de reserva.

4.4 Los vehículos deberán presentar un aspecto impecable, tanto en su carrocería como en pintura, para poder tomar la salida en cada una de las carreras.

4.5 La publicidad contratada por el Comité Organizador será obligatoria en todos los vehículos de la COPA NISSAN MICRA, deberá estar siempre en todo momento según diseño del gráfico adjunto en el presente reglamento, y tendrá que ser respetada durante todo el recorrido de cada una de la competiciones y pruebas donde participe, además de respetar aquella publicidad impuesta por el organizador de la misma, e impuesta por el Reglamento Particular de cada competición.

4.6 Deberá cumplir con todas las normas de publicidad aplicables contempladas en este Reglamento General de la COPA NISSAN MICRA, así mismo en caso de duda sería de aplicación el art. 8 de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018.

ART 5º INSCRIPCIONES

5.1 INSCRIPCIONES A LA COPA NISSAN MICRA 2018

5.1.1 El piloto interesado en participar en la COPA NISSAN MICRA deberán remitir el boletín de solicitud de inscripción debidamente cumplimentado y sellado.

5.1.2 Para aquellos interesados en formalizar la inscripción se crearán varias líneas de contacto basadas en el concesionario de Nissan en Canarias, teléfonos de contacto: 928 46 81 14 y 922 59 51 15. Igualmente con el Promotor (Flavio Alonso), teléfonos: 928 43 93 35/661 31 78 38.

5.1.2 La admisión de la inscripción será confirmada por BRISA MOTOR Y EL COMITÉ ORGANIZADOR, a cada uno de los solicitantes admitidos.



5.2 INSCRIPCIONES A LAS PRUEBAS

5.2.1 El Comité Organizador se reserva el derecho de rechazar o cancelar cualquier inscripción al certamen a cualquiera de las pruebas puntuables.

5.2.2 Este certamen está reservado a los participantes inscritos en la COPA NISSAN MICRA 2018.

5.2.3 Por el simple hecho de firmar la inscripción, los equipos participantes (piloto y copiloto) reconocen y se someten al presente Reglamento General y a las normas de los Reglamentos establecidos en su artículo 2.1.

ART 6º PRUEBAS PUNTUABLES

6.1 La COPA NISSAN MICRA tendrá una duración mínima de tres temporadas consecutivas: 2018, 2019 y 2020.

6.2. El número de pruebas programadas para la COPA NISSAN MICRA es de seis (6), teniendo lugar tres (3) en cada provincia, siendo seleccionadas cada temporada por el Comité de la COPA NISSAN MICRA, y aplicado en el calendario para la temporada posterior.

6.3 En caso de cancelaciones o fuerza mayor, el Comité Organizador se reserva el derecho de sustituir alguna de las seis competiciones asociadas.

6.4 El calendario oficial de la Copa Nissan Micra 2018 será el siguiente:

RALLIES

-5 de mayo	Rally Islas Canarias	Gran Canaria
-2 de junio	Rally Isla de Gran Canaria	Gran Canaria
-23 de junio	Rally Villa de Granadilla	Tenerife
-28 de julio	Rally Ciudad de La Laguna	Tenerife
-20 de octubre	Rally Isla de Tenerife	Tenerife
-3 de noviembre	Rally de Maspalomas	Gran Canaria

ART 7º PUBLICIDAD

7.1 Los equipos podrán hacer figurar en los vehículos (así como en la vestimenta) publicidad comercial siempre que:

Esté conforme con las normas contempladas en este Reglamento General, así como a las leyes que sobre publicidad estén establecidas y en vigor en España (Art. 8 en toda su extensión y puntos de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018).



No será permitido ningún patrocinio privado del equipo que vaya en contra de los intereses particulares de la COPA NISSAN MICRA (ejemplo: empresas de competencia directa o indirecta de algunas de las marcas y firmas que patrocinan de manera oficial la COPA NISSAN MICRA). Tampoco si no se cumple con el Art. 8 de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2018.

Respeten estrictamente los lugares previstos por el Comité Organizador indicados en el presente reglamento (espacios coloreados en amarillo): Capó, aletas delanteras y capó trasero.

7.2 En el caso de la vestimenta (monos ignífugos), el espacio reservado para el Comité Organizador es el lateral izquierdo, y el logo de NISSAN en el lateral derecho. Se deberá respetar la limpieza e higiene, así como toda la publicidad de la indumentaria deportiva del piloto y copiloto, incluyendo toda la indumentaria del resto del equipo. La limpieza y el orden serán observados por los organizadores de la COPA NISSAN MICRA, ya que es indispensable para la buena convivencia en las competiciones con el resto de los equipos participantes.

7.3 Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada participante la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria desde las verificaciones y durante toda la duración de la prueba. Los participantes que no respeten la colocación de la publicidad obligatoria indicada en el presente reglamento y sus anexos perderán los puntos del Rallye en concreto y el premio en metálico.

7.4 La Red Nissan de Canarias y sus copatrocindadores se reservan el derecho de divulgar libremente sin limitación de tiempo y en la forma que estimen conveniente, la participación y los resultados obtenidos en la COPA, así como la cesión a terceros de estos derechos de todos los participantes de la COPA NISSAN MICRA 2018.

7.5 Durante la celebración de la ceremonia de entrega de trofeos en pódium será obligatorio para los participantes de la COPA NISSAN MICRA 2018, llevar la gorra con la publicidad de NISSAN, así como el mono ignífugo debidamente abrochado.

7.6 Los competidores (piloto y copiloto) están obligados durante todas y cada una de las pruebas a usar los monos proporcionados por el Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA (cualquier cambio de la indumentaria injustificada, tendrá que ser autorizada por el Comité Organizador). Se podrán incluir en los monos patrocinios personales, siempre y cuando estén de acuerdo con los buenos modos y costumbres, no ser publicidad competencia directa o indirecta de los patrocinadores de la COPA NISSAN MICRA, no ser engañosa ni ofensiva. Respetando en todo momento las condiciones expuestas en los artículos específicos de este Reglamento General.



ART 8º VERIFICACIONES DEPORTIVAS Y TÉNICAS

8.1 Las verificaciones técnicas de los vehículos se realizarán en un espacio habilitado al efecto; éstas serán realizadas por comisarios técnicos y con la colaboración del equipo técnico del Comité Organizador.

8.2 El Comité Organizador cuenta con la potestad de realizar convenientemente verificaciones técnicas propias de la copa monomarca, después de la finalización de cada carrera. Para ello se deberá esperar a que exista una clasificación oficial del evento por parte del organizador de la prueba. Serán verificados el primer clasificado (más uno o dos vehículos elegidos aleatoriamente por el Comité Organizador de la copa), en aquellos puntos y sobre aquellos elementos técnicos que el Comité Organizador de la copa considere oportuno.

ART 9º NEUMÁTICOS

9.1 Es obligatoria la elección de neumáticos en medida 185/R15 y marca a definir.

9.2 Está prohibido el uso de calentadores durante toda la prohibición.

ART 10 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

10.1 Serán adjudicados en la COPA NISSAN MICRA, en cada una de las pruebas y de acuerdo con la clasificación definitiva, los siguientes puntos.

CLASIFICACIÓN GENERAL

POSICIÓN	PUNTOS
1º	20
2º	18
3º	16
4º	14
5º	12
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1





10.2 Se aplicará sobre el último tramo cronometrado de cada rally una puntuación adicional denominada "SÚPER STAGE".

CLASIFICACIÓN ÚLTIMO TRAMO

POSICIÓN	PUNTOS
1º	2
2º	1

10.3 En el Rally Islas Canarias, se adjudicarán 3 puntos más adicionales a los correspondientes por posición de la Clasificación General Final (art. 10.1).

ART 11º CLASIFICACIÓN FINAL DE LA COPA NISSAN MICRA Y RESULTADOS RETENER

11.1 Será proclamado vencedor de la COPA NISSAN MICRA el participante que haya obtenido más puntos, teniendo en cuenta que para dicha suma se retendrán un máximo de 5 resultados.

11.2 A efectos de clasificación final será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un equipo haya sido descalificado por cualquier motivo de falta grave, disciplina deportiva o reincidencia.

11.3 Asimismo se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de algún piloto en alguna de las pruebas fruto de cumplimientos de sanciones.

11.4 En caso de empate en el Campeonato, el Comité Organizador resolverá a favor del equipo con mejores resultados en clasificaciones por prueba: mayor número de primeros puestos, segundos, terceros, etc. Si volviera a darse esa situación se resolverá en base al mayor número de primeros scratch en la suma total de los tramos cronometrados. Si esto no fuera suficiente, la Organización proclamará vencedor al que obtenga mejor posición en el primer evento de la temporada para este certamen.

ART 12º TROFEOS, PRIMAS Y PREMIOS

12.1 Tendrán derecho a Trofeo los tres primeros clasificados de cada una de las competiciones valederas para LA COPA NISSAN MICRA, tanto para pilotos como copilotos. Al final de temporada habrá trofeo para los cinco primeros clasificados, y la Organización se reserva el derecho de aumentar el número de trofeos.

12.2 Por cada evento en el que participe, será satisfecha a cada uno de los participantes la cantidad de 200 euros a condición de que supere favorablemente las verificaciones administrativas y técnicas, y tome parte de la Ceremonia de Salida.





12.3 PREMIOS EN METÁLICO

Para cada una de las pruebas puntuables que se celebren, la Red Nissan de Canarias adjudicará los siguientes premios.

PREMIOS POR RALLYE

1º	1.600 euros	+ 200 euros prima de salida
2º	1.200 euros	+ 200 euros prima de salida
3º	1.000 euros	+ 200 euros prima de salida
4º	650 euros	+ 200 euros prima de salida
5º	600 euros	+ 200 euros prima de salida
6º	500 euros	+ 200 euros prima de salida
7º	400 euros	+ 200 euros prima de salida
8º	300 euros	+ 200 euros prima de salida
9º	200 euros	+ 200 euros prima de salida
10º	100 euros	+ 200 euros prima de salida

PREMIOS FINAL DE AÑO

1º	3.000 euros
2º	2.250 euros
3º	1.800 euros
4º	1.200 euros
5º	1.000 euros

12.4 PAGO DE LAS PRIMAS Y PREMIOS

Todas las facturas se emitirán en euros (€). Las cantidades de las primas y premios que figuran en el presente reglamento son brutas, estando por tanto gravadas con las retenciones e impuestos que señale la legislación española en materia fiscal.

12.5 Todo equipo que fuera descalificado por comportamiento o conducta antideportiva por los Comisarios Deportivos y/o Juez, Comité o Tribunal Superior perderá el derecho al cobro de las primas y premios indicados en este artículo del presente reglamento.

12.6 Los premios serán abonados a los pilotos en un plazo máximo de 30 días tras la publicación de los resultados oficiales, para ello deben estar al corriente de sus pagos o débitos con Nissan Brisa Motor y Nissan Arimotor (en la adquisición de recambios). El Comité Organizador se reserva el derecho a descontar del premio en metálico, los saldos pendientes del competidor correspondiente.



ART 13º OBLIGACIONES

13.1 El Comité Organizador, ante los compromisos no deportivos (si los hubiera) por parte de alguno de los miembros del equipo participante, podría no entregarle cualquier tipo de trofeo o premio en metálico, pudiendo llegar a la sanción, incluso a la exclusión del certamen.

13.2 Se penalizará severamente como faltas graves los siguientes puntos:

- a) Actitudes o actuaciones que pudieran dañar la marca de NISSAN y sus colaboradores.
- b) Ausencia no justificada en entregas de Premio o Trofeo, tras la prueba disputada, o final de temporada, máxime si se produce de forma reiterada.
- c) No respetar la imagen requerida por el Comité Organizador.
- d) No respetar las normas y formas de trato con los Comisarios y jueces de las pruebas
- e) Es obligado, dejar la zona de asistencia totalmente limpia y ordenada.

13.3 CUADRO DE SANCIONES

13.3.1	Falsedad en la solicitud de inscripción:	EXCLUSIÓN DE LA COPA
13.3.2	Incumplir la normativa de publicidad:	NO PUNTUAR EN PRUEBA NI OPTAR PREMIOS
13.3.3	Reincidencia en el art. 13.3.2:	EXCLUSIÓN DE LA COPA
13.3.4	Utilizar neumáticos no autorizados:	NO PUNTUAR EN PRUEBA NI OPTAR PREMIOS
13.3.5	Reincidencia en el art. 13.3.4:	EXCLUSIÓN DE LA COPA
13.3.6	Vulnerar el reglamento técnico:	NO PUNTUAR EN PRUEBA NI OPTAR PREMIOS
13.3.7	Reincidencia en el art. 13.3.6:	EXCLUSIÓN DE LA COPA

ART 14º EXONERACIONES

El Comité Organizador, así como los patrocinadores y colaboradores de la COPA NISSAN MICRA se eximen de toda responsabilidad sobre accidentes con o sin causa directa o indirecta, fallos de cualquier tipo mecánico, o dinámico.

14.1 Los equipos (piloto y copiloto) inscritos en la COPA NISSAN MICRA no podrán presentar ningún tipo de reclamación a filiales, marcas asociadas, patrocinadores, colaboradores e incluso el Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA sobre cualquier decisión tomada por el Director de Carrera, Colegios de Comisarios Deportivos, Organización de la prueba, Federación competente, y de los organismos técnicos o jurisdiccionales de la COPA NISSAN MICRA, incluyéndose la interpretación que realicen sobre el Código Deportivo Internacional (C.D.I.) o cualquier reglamento aplicable.



14.2 Los pilotos y copilotos inscritos en la COPA NISSAN MICRA conocen los riesgos de la competición y exoneran a Nissan Canarias, a la Dirección de la COPA NISSAN MICRA, federaciones y sus oficiales, filiales, marcas asociadas, proveedores, y al Comité Organizador de cualquier tipo de responsabilidad en los accidentes que les pueda acaecer como consecuencia de la práctica y ejercicios de este deporte, ya sea en competiciones oficiales, reconocimientos de pruebas, tramos de enlace, etc o la práctica de cualquier otro tipo de actividad como relaciones públicas, exposición, test, actos, incluyendo las vinculadas por viajes, desplazamientos "in itinere" a las pruebas, renunciando expresamente a presentar cualquier tipo de acción jurídica en contra de los mismos por esos posibles sucesos.

ART 15º PRINCIPIOS Y BUENA CONDUCTA

Los participantes inscritos en la COPA NISSAN MICRA se comprometen a respetar:

- a) La reglamentación de la FIA (CDI-FIA)
- b) Reglamentación de la RFEdeA
- c) Reglamentación de la Federación Canaria de Automovilismo
- d) Reglamentación de la Federación Interinsular de Automovilismo de Las Palmas y de la Federación Interinsular de Automovilismo de Santa Cruz de Tenerife.
- e) Reglamento particular de cada prueba
- f) Respeto a las Normas de Circulación en carreteras abiertas a otros vehículos y peatones.
- g) El Reglamento General, Deportivo y Técnico de la COPA NISSAN MICRA
- h) Respeto a residentes y sus bienes.
- i) Organizadores y Oficiales de las pruebas y su Comité Organizador
- j) Respeto y orden en el comportamiento en los parques cerrados, parques de asistencia, verificaciones, etc.

ART 16º ORDEN DE SALIDA EN CADA PRUEBA

Será competencia directa de los Organizadores de las pruebas o Comisarios Deportivos, el adjudicar el número de orden y/o la posición de salida de cada equipo. Éste será publicado por la propia organización y certificada por la lista de Autorizados a Tomar la Salida de cada una de las pruebas. El Comité Organizador se reserva el derecho de informar de la clasificación actual de la COPA NISSAN MICRA para ayudar a la confección de la Lista de Inscritos, pero nunca tendrán competencia directa sobre ello.





ART 17º PENALIZACIONES

Serán de aplicación, las penalizaciones específicas de este Reglamento General (Deportivo y Técnico), y además los Comisarios Deportivos podrán aplicar las penalizaciones expuestas en el Anexo 1 del Campeonato de España de Rallies de Asfalto para 2018, o en los Reglamentos de la FCA.

ART 18º IMAGEN Y RESPETO A LA MARCA

18.1 Los participantes de la COPA NISSAN MICRA tendrán el deber de acudir a presentaciones, ruedas de prensa, promoción o acto público que NISSAN lo requiera.

18.2 Por el mero hecho de firmar la inscripción, los participantes (pilotos y copilotos), aceptan la grabación, reproducción y la difusión de imágenes grabadas en todos los actos relacionados con la COPA NISSAN MICRA, o en la participación de cualquiera de las pruebas, cediendo sus derechos de imagen en cualquier tipo de soporte, medio de comunicación, o los citados patrocinadores.

ART 19º PROMOCIÓN DE LA COPA

El Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA podrá solicitar a cualquiera de los participantes, que su vehículo sea expuesto o utilizado en actos promocionales relacionados con patrocinadores o colaboradores de la copa monomarca.

ART 20º RECLAMACIONES

20.1 Cualquier reclamación por la interpretación o aplicación del presente Reglamento General, debe ser presentada individualmente por escrito al Comité Organizador en tiempo y forma, atendiendo las normas de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la RFEdeA para 2018.

20.2 Las reclamaciones sobre clasificaciones u otros participantes deberán ser presentadas por escrito como máximo 30 minutos antes (previos) a la publicación de la clasificación oficial definitiva, cumpliendo en cuanto a la caución a presentar y con las normas de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la RFEdeA. Las reclamaciones sobre los tiempos de la prueba, deberán presentarse al Colegio de Comisarios Deportivos directamente y sólo afectará a las posiciones y clasificaciones de la COPA NISSAN MICRA.

20.3 Las reclamaciones referentes a los puntos otorgados deben ser hechas por escrito al director de la Copa Monomarca y efectuarse en los cinco días siguientes a la celebración de cada competición. La reclamación será atendida por el Comité Organizador y en el plazo más breve posible, siendo éstas inapelables,





ART 21º REGLAMENTOS, COMPLEMENTOS, ITINERARIOS

Los equipos participantes (piloto y copiloto) estarán obligados a:

- a) Conocer el Reglamento General de la COPA NISSAN MICRA y respetar su contenido.
- b) Conocer el Reglamento Particular de la prueba.
- c) Estar enterado de los complementos publicados por la organización de la competición.
- d) Respetar el itinerario diseñado asignado por la organización.
- e) Respetar los Reglamentos y Prescripciones Comunes de la FCA, RFEdeA, y FIA 2018.

ART 22º MODIFICACIONES REGLAMENTARIAS

22.1 El Comité Organizador se reserva el derecho de hacer cambios en el Reglamento General al finalizar una temporada, pero nunca durante el desarrollo de una prueba.

22.2 Los cambios o modificaciones que sean incorporados al Presente Reglamento General, prevalecerán sobre la situación actual del Reglamento General (anterior a la fecha de la modificación), teniendo las modificaciones (o anexos) incorporadas a su efecto inmediato.

ART 23º JURISDICCIÓN

23.1 Para el supuesto caso de una reclamación contra las competencias directas de la COPA NISSAN MICRA, el Comité Organizador nombrará una comisión deportiva, que la formarán un número impar, con un número mínimo de 3 personas y máximo de 5 donde formará parte del mismo, el director de la COPA NISSAN MICRA.

23.2 Los responsables de la COPA NISSAN MICRA no tendrán jurisdicción referente a materias y competencias deportivas o técnicas relativas a los Reglamentos Regionales, Nacionales, o Internacionales. Solamente intervendrán en su copa monomarca.





ART 24º RESPONSABILIDAD DE LOS COMPETIDORES

Cada participante inscrito en la COPA NISSAN MICRA será responsable de todos los actos de su equipo de competición, y velar por la seguridad de todos sus integrantes. Los equipos (piloto y copiloto) deben tener su licencia correspondiente, para el año en curso, con cobertura de seguro obligatorio contemplado en el Art. 59,2 de la actual Ley de Deporte. El competidor participante titular de la licencia debe encontrarse amparado por la cobertura establecida en el R.D. 849/1993 por el que se determinan las prestaciones mínimas del seguro obligatorio deportivo. En carreteras abiertas y durante reconocimientos, test o cualquier desplazamiento, cada piloto será responsable de que su vehículo esté al corriente y disponga de un seguro en vigor de responsabilidad civil y a terceros según las leyes españolas.

El Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA, así como sus patrocinadores y colaboradores, se exime de cualquier responsabilidad de los equipos participantes que no cuenten con un seguro válido en su vehículo.

ART 25º APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

25.1 TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO EXPRESAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTARÁ PROHIBIDO.

25.2 Los casos no previstos en este Reglamento y las dudas que pudieran derivarse de su interpretación serán resueltos por el Comité organizador de la COPA NISSAN MICRA.

ART 26º DISPOSICIÓN GENERAL FINAL

El presente Reglamento General Deportivo, es el aprobado por el Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA, y validado en Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, el **día de de 2018**.

El presente Reglamento General Deportivo y Técnico de la COPA NISSAN MICRA, ha sido aprobado por la Asamblea de la Federación Canaria de Automovilismo **el día de de 2018**.



COPA NISSAN MICRA 2018

REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO Y TÉCNICO

REGLAMENTO TÉCNICO

REGLAMENTO TÉCNICO. COPA NISSAN MICRA 2018

INDICE	Página
Art. 1º Generalidades	17
Art. 2º Equipamiento	18
Art 3º Motor	19
Art 4º Electricidad y electrónica	19
Art 5º Alimentación	20
Art 6º Kit de conversión de la Copa	20
Art 7º Encendido	22
Art 8º Escape	22
Art 9º Caja de cambios	22
Art 10º Suspensiones	23
Art 11º Frenos	24
Art 12º Carrocería y chasis	24
Art 13º Llantas	24
Art 14º Neumáticos	25
Art 15º Aerodinámica	25
Art 16º Carburante	25
Art 17º Peso	25
Art 18º Equipamientos libres	26
Art 19º Sanciones	26
Art 20º Procedimientos	26
Art 21º Precintos	27



Reglamento técnico

ART 1º GENERALIDADES

El presente Reglamento técnico está realizado de acuerdo con el Reglamento General y Prescripciones comunes establecidas por la Real Federación Española de Automovilismo para el Grupo N3.

El Comité Organizador se reserva en un futuro hacer o realizar cambios que pudieran mejorar la participación y la COPA NISSAN MICRA, estos cambios si los hubiera, una vez aprobados tendrán prioridad sobre el presente.

- 1.1 Los vehículos participantes en la COPA NISSAN MICRA serán los Nissan Micra del 2017, fabricados por NISSAN EUROPE, S.A.
- 1.2 Todos los vehículos deberán ser conformes a este reglamento técnico y a los anexos que publique el Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA.
- 1.3 por lo que queda desautorizado adquirir únicamente el kit de equipamiento para su uso. Todos los vehículos se entregarán preparados, terminados y listos para competir, posterior montaje.
- 1.4 Para la COPA NISSAN MICRA se utilizará un kit de electrónica y centralita al objeto de los motores alcancen aproximadamente 105 CV.
- 1.5 No está permitida la adición, sustitución, modificación o eliminación de ninguna pieza o elemento que no esté expresamente permitido en el presente reglamento y los anexos que se publiquen, salvo los referidos a sistema de intercomunicación entre piloto y copiloto (cascos, y telefonía móvil), terratrip, herramienta de a bordo, cámara interior, recipientes para la reposición de líquidos (valvulina, líquido de frenos, aceite de motor, etc), sistema de iluminación extra (rampa de faros), además de manómetros de presión de aceite, temperatura de agua, y voltímetro, con la única condición de que no sean eliminados los sensores de serie.
- 1.6 Se autoriza la instalación de un dispositivo o interruptor de puesta en marcha manual del ventilador del radiador del agua.
Asimismo se autoriza a montar una luz de cambio, que se active cuando el motor alcance las revoluciones apropiadas para aumentar de marcha.
- 1.7 Cualquier pieza mecánica que para su sustitución requiera ser violado el precinto federativo, será la empresa OSCAR MOTORSPORT O VL MOTORSPORT quienes se hagan cargo de la reparación.



En caso de rotura, pérdida o deterioro de algún precinto, el participante deberá comunicarlo al Comité organizador con una antelación de 10 días a la fecha de la celebración del rallye. El Comité Organizador verificará que los elementos mecánicos a los que le falta precinto están conformes a reglamento, desmontándolos, si fuese necesario, corriendo a cargo del participante el costo del citado trabajo (en caso de irregularidad mecánica).

El participante que se presente a las verificaciones pre-rallye sin los correspondientes precintos no será autorizado a participar en ese rallye.

1.8 Las piezas y recambios estándar u originales del Nissan Micra deberán ser adquiridos en BRISA MOTOR o ARIMOTOR, a su vez estando sujetas a un descuento por parte de la marca.

1.9 Las piezas de competición y recambios específicos del Nissan Micra Copa, deberán ser igualmente adquiridos en VL MOTORSPORT.

1.10 A los rallies calendados para la Copa Nissan Micra se desplazará un stockaje de recambios estándar y de competición que quedará a disposición de los participantes. El suministro se realizará por orden de pedido.

El coste del recambio suministrado en carrera podrá ser satisfecho mediante pago en metálico en el momento de retirarlo, o descontándolo de los importes de prima de salida y premios en metálico.

En caso de que los citados importes no se completaran, el coste del recambio suministrado se habrá de abonar antes del siguiente rallye.

Si algún participante dejara alguna cantidad pendiente de abonar antes de la celebración de un rallye, no se le permitirá tomar parte del mismo, encuadrado como participante de la Copa.

ART 2º EQUIPAMIENTO

2.1 Todos los vehículos deberán permanecer en idénticas condiciones a como fueron entregados en el año 2018, no estando permitida la sustitución de ningún elemento a no ser que esté justificado por motivos de talla o similar (bacquet XXL, por ejemplo), con excepción del kit de motor especificado en el art 1.4



ART 3º MOTOR

3.1 El motor será suministrado por un precintado de origen que deberá conservarse intacto desde la recepción del mismo, y hasta cualquier recepción del mismo en BRISA MOTOR y ARIMOTOR.

3.2 No está autorizada en ningún caso, manipulación y/o modificación alguna. Toda revisión, manipulación o modificación de motor solo podrá ser efectuada por BRISA MOTOR, ARIMOTOR, VL MOTOSPORT y OSCAR MOTOSPORT.

3.3 En caso de avería o revisión, el motor (precintado) o el vehículo será enviado a BRISA MOTOR O ARIMOTOR, quien lo reparará y precintará nuevamente, siendo asumidos los gastos de transporte y reparación por parte del participante. Si la reparación de la avería requiriese un aumento del diámetro del pistón (sobremedida), rectificado de bloque o culata (aumento de relación de compresión) u otra intervención que supusiera la modificación de algún parámetro generador de prestaciones, se optaría por sustituir el elemento concreto (bloque, o culata, o cigüeñal, o volante de inercia, etc) por uno totalmente de serie.

3.4 Las bujías que debe montar el coche son las de serie: modelo xxxxxx debiendo llevar instalada la anilla/arandela original.

3.5 El peso mínimo del volante de inercia será de xxxxxx gr, con un margen de error de 100 gramos.

3.6 La compresión de cada cilindro, medida en frío, debe ser como máximo la estándar: xxxx kg/cm²

ART 4º ELECTRICIDAD, Y ELECTRÓNICA

4.1 La centralita electrónica será la suministrada por el fabricante de serie.

4.2 La manipulación de la centralita está reservada únicamente a la empresa suministradora del kit de potenciación: OSCAR MOTOSPORT.

4.3 No está permitida ninguna modificación ni conexión en los cableados originales de la centralita electrónica, ni en ningún elemento eléctrico del vehículo.

4.4 No está permitida ninguna manipulación, modificación, eliminación o desconexión de cualquier sensor que forme parte del sistema de gestión del motor instalado de origen.

4.5 El Comité Organizador se reserva el derecho de sustituir o intercambiar las centralitas electrónicas, mazos eléctricos, y sensores de forma aleatoria durante el transcurso de toda la temporada, por otros de idénticas características y prestaciones.



4.6 En caso de constatarse algún tipo de manipulación o la falta del precinto en la centralita electrónica durante el rallye, el participante queda excluido.

ART. 5º ALIMENTACIÓN

5.1 No está autorizada en ningún caso, manipulación y/o modificación alguna.

5.2 No está permitida la manipulación, desconexión ni obturación de ninguno de los conductos de admisión.

5.3 La presión de gasolina en el sistema de alimentación vendrá dada por los valores de serie.

xx bar a ralentí

xx bar a 4.500 rpm

xx bar a 6.000 rpm

Estos valores serán medidos mediante un manómetro digital aportado por el Comité Organizador.

5.4 El protector externo (zona inferior de la carrocería) de la línea de entrada y retorno de combustible debe permanecer instalado.

ART 6º KIT DE CONVERSIÓN COPA NISSAN MICRA

El kit de conversión de la COPA NISSAN MICRA consta de las siguientes piezas que serán las únicas que no monta el vehículo de serie.

INTERIOR

- 1 Baquets
- 2 Sporte baquets piloto
- 3 Soporte baquets copiloto
- 4 Arneses
- 5 Cutters de seguridad
- 6 Sistema de extinción
- 7 Extintor de mano
- 8 Volante de competición
- 9 Masa de volante
- 10 Pedales
- 11 Reposapiés
- 12 Reposapiés de copiloto
- 13 Flexo de lectura de notas
- 14 Red porta cascós



- 15 Red porta-documentos
- 16 Soporte llave de ruedas
- 17 Cinta soporte llave de ruedas
- 18 Cintas enganche de remolque
- 19 Protectores arco de seguridad
- 20 Láminas anti-deflagración
- 21 Monos de competición

CARROCERIA

- 1 Arco de seguridad
- 2 Refuerzos de torreta
- 3 Cubre cárter
- 4 Placa de anclaje de arneses
- 5 Base de asiento anexo J
- 6 Soporte de repartidor de frenos
- 7 Soporte tirador extinción
- 8 Tapas de capot y maletero

MOTOR

- 1 Filtro de aire
- 2 Tacos de motor reforzados

LLANTAS Y NEUMÁTICOS

- 1 Espárragos
- 2 Tuercas
- 3 Llantas 7x15
- 4 Neumáticos DMACK 195/50 R15

CHASIS

- 1 Amortiguadores
- 2 Casquillos puente delantero
- 3 Silentblock barra estabilizadora
- 4 Silentblock puente trasero
- 5 Excéntrica regulación caídas

FRENOS

- 1 Pastillas delanteras
- 2 Líquido de frenos AP RACING
- 3 Kit latiguillos de frenos metálicos
- 4 Ventilación de frenos
- 5 Repartidor de frenos

TRANSMISIÓN

- 1 Embrague reforzado
- 2 Diferencial autoblocante
- 3 Grupo corto y piñonería
- 4 Valvulina de competición



ELECTRICIDAD Y VARIOS

- 1 Desconector eléctrico interior
- 2 Desconector eléctrico exterior

ART 7º ENCENDIDO

Todos los elementos que componen el sistema de encendido deben ser los originales suministrados por BRISAMOTOR y ARIMOTOR.

7.1 El termostato debe ser de serie, no puede ser sustituido por otro que no sea original.

7.2 No está permitida tapar o ensanchar las entradas de aire de la rejilla delantera ni del paragolpes delantero previstos para la refrigeración, salvo en el caso de las toberas de aire montadas con el kit para la refrigeración de los frenos.

ART 8º ESCAPE

Deberá conservarse el sistema instalado como kit de competición específico de la Copa. No está permitida ninguna modificación y/o manipulación que no esté expresamente autorizada en el presente reglamento. El catalizador debe ser de origen, no puede sustituirse ni eliminarse y debe realizar correctamente su función, es decir, debe enviar señal a la ECU.

ART 9º CAJA DE CAMBIOS

9.1 La caja de cambios será suministrada con un precintaje de origen que deberá conservarse intacto desde la recepción.

9.2 No está autorizada en ningún caso, manipulación y/o modificación alguna. Toda revisión o manipulación de la caja de ser realizada por VL MOTORSPORT.

9.3 En caso de pérdida, rotura o deterioro de algún precinto, el participante deberá comunicarlo al Comité Organizador con una antelación de 10 días a la fecha de celebración del rallye.

El comité Organizador verificará que los elementos mecánicos a los que le falta el precinto están conformes al reglamento desmontándolos, si fuera necesario, corriendo a cargo del participante el costo del citado trabajo (en caso de ilegalidad mecánica)..

El participante que se presente a las verificaciones pre-rallye sin los correspondientes precintos no será autorizado a participar en ese rallye.



9.4 En caso de avería o revisión, la caja de cambios será enviada a VL MOTORSPORT, quien la reparará y la precintará nuevamente, siendo asumidos los gastos de transporte y reparación por parte del participante.

9.5 El líquido lubricante del sistema de transmisión deberá ser MOTUL GEAR 300 75w-90

ART 10 SUSPENSIONES

10.1 Todos los elementos deben ser suministrados por el kit específico de rallies de BRISA MOTOR o ARIMOTOR, no estando autorizada ninguna modificación.

10.2 Los reglajes de caída y convergencia delantera son libres a condición de que se consigan por medio de las posibilidades de reglaje que proporcionen la piezas del kit. El reglaje de avance delantero no puede ser modificado.

10.3 Los reglajes de caída y convergencia en el tren trasero quedan desautorizados, debiendo conservarse los originales.

10.4 Amortiguadores:

No está permitida ninguna modificación o adición de piezas al kit específico de rallies suministrado por ARIMOTOR y BRISA MOTOR.

10.5 Muelles:

Sólo se podrán usar los entregados como kit específico de rallies por parte de BRISA MOTOR Y ARIMOTOR.

10.6 Las alturas de casco, tanto del tren delantero como trasero son libres, respetando lo estipulado por el Anexo J del CDI:... al tener los dos neumáticos de un mismo lado sin aire, no puede tocar ninguna parte del vehículo el suelo.

10.7 Barras estabilizadoras:

Sólo está permitido el uso de la barra original de serie. Opcionalmente éstas podrán ser desconectadas en uno de sus extremos. La bieleta de la barra debe permanecer fijada de forma que no interfiera con ningún otro elemento de la carrocería o de la suspensión.

10.8 Las piezas eventualmente deformadas por golpe o accidente deberán ser sustituidas.



ART 11º FRENOS

11.1 No está permitida ninguna modificación no prevista en el kit entregado por parte de BRISA MOTOR o ARIMOTOR. No se permitirá la anulación del servofreno o disminución del depresor de vacío, mediante pasos calibrados.

11.2 Las pastillas de freno serán marca Carbono Lorraine.

11.3 El líquido de freno será libre, aunque se aconseja AP Racing PRF 660.

ART 12º CARROCERÍA Y CHASIS

12.1 Toda modificación en el chasis y elementos de carrocería está prohibida, excepto las expresamente autorizadas en este reglamento. No se permite ningún refuerzo suplementario por aportación de material

12.2 El cubrecárter suministrado con el kit debe permanecer montado durante todo el transcurso de la competición. Su manipulación, aligeramiento o cualquier otra alteración queda desautorizado.

12.3 Los protectores plásticos de los pasos de rueda delanteros deben permanecer instalados y en perfectas condiciones de estanqueidad respecto del vano del motor. Los traseros son libres aunque se aconseja su montaje.

12.4 Se permite retirar el material aislante y antisonoro adherido a la carrocería, tanto interiormente como exteriormente. Todo lo anterior, siempre y cuando el peso mínimo del vehículo no sea inferior a 992 kg.

ART 13º LLANTAS

Las únicas llantas autorizadas serán las suministradas por el kit específico de rallies por BRISA MOTOR Y ARIMOTOR.

Marca: LENSO

Modelo: VENOM ZERO

Medida: 6,5 x 15''



ART 14º NEUMÁTICOS

14.1 Los neumáticos autorizados serán de medida 195/50 R15 y marca a determinar.

14.2 El conjunto rueda de repuesto debe ser de las mismas características (incluido su peso total) señaladas en los artículos 14º y 15º.

14.3 En los rallies que así lo permitan está autorizada la incorporación de una segunda rueda de repuesto.

14.4 El neumático sólo podrá contener en su interior aire atmosférico, quedando desautorizado el hinchado mediante nitrógeno u otros gases inertes.

14.5 Queda desautorizado el empleo de calentadores de neumáticos.

ART 15º AERODINÁMICA

15.1 No está permitida ninguna modificación, adición o sustitución de piezas que tengan influencia en las prestaciones aerodinámicas del vehículo.

15.2 Se autoriza una elevación de 10 mm del capó motor, a fin de que aumente el caudal de aire en el vano motor.

ART 16º CARBURANTE

16.1 A lo largo de toda la duración de la prueba será obligatorio y de forma exclusiva la utilización de carburante comercial, es decir suministrado en cualquier estación de servicio.

ART 17º PESO

17.1 El peso mínimo será de 992 kg, medidos según la reglamentación de rallies y la tolerancia será de 3 kg.

En las verificaciones pre-rallye se llevarán a cabo controles de pesaje, asimismo durante la celebración del rallye se llevarán a cabo pesajes de forma aleatoria.



ART 18º EQUIPAMIENTOS LIBRES

18.1 La marca y el tipo del líquido del circuito de refrigeración del motor

18.2 La marca y el tipo del líquido de frenos y embrague.

ART 19º SANCIONES

19.1 El participante que fuera descalificado en una competición técnica por irregularidades reglamentarias sumaría cero puntos en ese rallye, el cual sería uno de los resultados a retener.

Si un mismo participante incurriera dos veces en una irregularidad técnica, perdería el derecho a continuar en la Copa Nissan Micra.

19.2 El equipo (piloto-copiloto) que incurriera en una falta sancionable por el reglamento deportivo o disciplinario de la Federación Canaria de Automovilismo, o que faltase a la buena conducta cívico-deportiva perdería el derecho a continuar en la Copa Nissan Micra.

ART 20º PROCEDIMIENTOS

20.1 Durante el desarrollo del rallye, el Comité Organizador podrá realizar verificaciones de forma aleatoria y sin previo aviso, para lo cual el participante habrá de dar todas las facilidades para las mismas.

Incluso se podría dar el caso que un vehículo quedara precintado al pasar la meta del último tramo, antes de llegar al parque de asistencia final.

20.2 Después de cada rallye se realizarán verificaciones de oficio al vehículo ganador y a uno o dos más de forma aleatoria.

20.3 Todos los puntos, consideraciones o extremos que no hayan sido estipulados o definidos en este reglamento serán resueltos única y exclusivamente a criterio del Comité Organizador, bajo supervisión de la Federación Canaria de Automovilismo.

20.4 El comité Organizador se reserva el derecho a modificar el presente reglamento mediante anexos, que serán dados a conocer con un máximo de 15 días de antelación a la celebración de una prueba.





20.5 Cualquier asunto no autorizado de forma explícita en este Reglamento General o en sus modificaciones futuras incluso si no afectara al rendimiento del vehículo, salvo autorización expresa del Comité Organizador de la COPA NISSAN MICRA está estrictamente prohibido.

ART 21º PRECINTOS

Los elementos objeto de precintado lo serán de la siguiente manera.

MOTOR

CAMBIO

CENTRALITA

FALTAN LAS FOTOS

