



FEDERACIÓN CANARIA DE AUTOMOVILISMO

PRESCRIPCIONES COMUNES Y CAMPEONATOS 2019



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 RFEDA 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 designará 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 pre inspección 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 pre inspección 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, haciéndoselas 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 2019.



Federación Canaria de Automovilismo

- Reglamento del Campeonato correspondiente de la RFEDA para 2019.
- Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de la RFEDA para 2019.
- Reglamentos de los Campeonatos correspondientes de la FIA para 2019.
- 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 registrarán 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 (Rallyes de Asfalto, Rallysprint, Montaña, Rallyes 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 RFEDA, 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 punto

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.
- 5 La clasificación de los Campeonatos de Categorías, se hará sumando los puntos obtenidos por cada equipo con vehículo de la misma categoría.



Federación Canaria de Automovilismo

- 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 Interclubes 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 RFEDA).

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 RFEDA.

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.
- 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.



Federación Canaria de Automovilismo

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 rallyes 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 2000c.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.
	Gr.N/TN	Mayor de 2000c.c.
3	R-2 FIA	
	R-3 D FIA	
	Nacional 2(N2)	De 1401 a 1600 c.c. Hasta 1400 c.c.
	GR.A / TA / TB / A2 / H / T	De 1401 a 1600 c.c.
4	Nacional 3 (N3)	Mayor de 2000 c.c. De 1601 a 2000 c.c.
	Gr.N/TN	De 1601 a 2000 c.c.
	R-1 FIA	
5	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 rallyes de asfalto, tendrán que adecuarse a la normativa de rallyes. 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 RFEDA 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 periodo 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 -2016	Dibujo 253-36 o simétrico Anexo J 2016
Coches homologados entre el 01-01-2002 y el 31-12-2004	Dibujo 253-35A Anexo J -2016	Dibujo 253-36A o simétrico Anexo J -2016
Coches homologados entre el 01-01-2005 y el 31-12-2005	Dibujo 253-35B Anexo J -2016	Dibujo 253-36B o simétrico Anexo J 2016
Coches homologados a partir del 01-01-2006	Dibujo 253-35C Anexo J -2016	Dibujo 253-36C o simétrico Anexo J -2016

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 2019, 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 2019, más Anexo K de la FIA. Será obligatoria la Ficha de Homologación FIA. Las bridas 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:

Categoría 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 2019, más Anexo K de la FIA. Será obligatoria la Ficha de Homologación FIA.

Aplicar el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes Vehículos Históricos 2019

- 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 2016 y reglamentos para pruebas de carácter regional o provincial.
- 2 Seguridad de los participantes según normativa vigente de la RFEdA.
- 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 A partir de la Temporada 2019, en adelante, se seguirá lo reglamentado por la RFEdeA en materia de bridas de los turbos para Rallies (asfalto y tierra) y Montaña.
Los vehículos sobrealimentados encuadrados en grupo A sin homologación FIA vigente (incluidos aquellos que se encuentren en prórroga FIA +10 para pruebas nacionales), grupo TA, y grupo T deberán montar una brida restrictora en el turbo con un diámetro máximo de 36 mm.
Los vehículos de grupo GT Rallye deberán cumplir con lo establecido en la "Tabla de pesos-bridas de los vehículos GT Rallye" del Anexo 8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallies en lo concerniente tanto al peso mínimo en vacío como al montaje de una brida restrictora del aire de admisión.
Los vehículos WRC 2.0 deberán montar una brida restrictora en el turbo con un diámetro máximo de 34 mm.
Las bridas restrictoras del turbo de los vehículos con homologación FIA o RFEDA en vigor deberán cumplir con el diámetro máximo establecido en su ficha de homologación y en el reglamento específico que corresponda a su grupo y categoría.
- 11 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:
1ª Vez.- Mínimo la sanción propuesta por la Autoridad de Tráfico.
2ª Vez. Mínimo el doble de la propuesta por la Autoridad de Tráfico.
3ª 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 registrarán 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.



Federación Canaria de Automovilismo

- 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.
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 cms de alto y 50 cms 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 En el caso de que en la prueba se celebre algún tramo cronometrado nocturno, los números deberán ser reflectantes.
- 11 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.
- 12 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.
- 13 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 RFEDA o la FIA.
- 2 En los Rallyes 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 Rallyesprint están prohibidos los reconocimientos el mismo día de la prueba.
- 4 En los Rallyes 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 será 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



Federación Canaria de Automovilismo

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.

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 celebre.
- 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:
 - Rallyes: 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 adjudicará 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, será 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 alcoholemia tanto por el método de extracción de sangre como por el de aire espirado 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 Rallyes 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 rallyes 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 rojas.
- 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.
 - 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.
- La orden para desplegar banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.

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: INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO

A: INTERRUPCION 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: INTERRUPCION 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 las 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 Organos 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



Federación Canaria de Automovilismo

- 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.

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.
- 1 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.



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. Se recomienda, para conseguir incrementar la seguridad, que en cada comisario esté provisto de bandera roja, 1 extintor en vigor, 1 emisora, 1 saco de sepiolita (en tramos de asfalto) y 1 cepillo (en tramos de asfalto)

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 AUTOMOVILÍSTICAS

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, Médico 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:



Federación Canaria de Automovilismo

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

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.



CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLIES DE ASFALTO

ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2019 los siguientes Campeonatos.
 - Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto para Pilotos.
 - Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto para Copilotos.
 - Campeonato de Canarias por Categorías.
 - Campeonato de Canarias de Eco-Rallyes de Energías Alternativas (según reglamentación RFEDA 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.
 - Campeonato de Canarias de Grupo H pre 81
 - Campeonato de Canarias de Grupo H pre 90
 - Campeonato de Canarias de Grupo H 5
 - Campeonato 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 2019.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto 2019.
 - Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2019.
 - 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 2019.
- 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) rallyes, 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.
- 3 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:
 - RALLYE ISLAS CANARIAS
 - RALLYE VILLA DE ADEJE
 - RALLY SENDEROS DE LA PALMA
 - RALLY COMARCA NORTE
 - RALLY ISLA BONITA DE LA PALMA
 - 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 2019.
- 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 Rallyes 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 rallyes 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 RFEDA, 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 rallye.
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 Rallye. 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. Corresponderá 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 2019.
- 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 Rallye.
 - La distancia debe estar comprendida entre 5 y 15 Km.
 - Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rallye.
 - 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 Rallyes 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. Cuándo 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 necesiten 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	140Kms.
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 30 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 Rallyes 2019, 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-BEste 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 rallyes. 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 e 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.
 3. Si se prevé un reagrupamiento y un PA seguidos, el orden deberá ser: primero el reagrupamiento y segundo el PA



Federación Canaria de Automovilismo

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 adelantado 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 señalice 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 28x15cm) 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. Un aplaca 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. E 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 entrena 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.

ART. 12: PREMIOS Y TROFEOS

- 1 Al final del Campeonato la Federación Canaria de Automovilismo repartirá los siguientes Trofeos:



Federación Canaria de Automovilismo

- 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 H5: 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.



CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYSPRINT

ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2019 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 Rallyes de Asfalto.
 - Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes 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 2019.

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 cinco (5) 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 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 ATOGO
 - RALLYSPRINT DE LA GOMERA
 - RALLYSPRINT CIELO DE LA PALMA
 - RALLYSPRINT DE ARTENARA
 - RALLYSPRINT DE LA VEGA NUEVA
- 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 2019.
- 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.
- 3 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.



CAMPEONATO DE CANARIAS DE MONTAÑA

ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2019 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.
 - Campeonato de Canarias de Grupo H pre 81
 - Campeonato de Canarias de Grupo H pre 90
 - Campeonato de Canarias de Grupo H 5
 - Campeonato 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 2019.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña 2019.
 - Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2019.
 - 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 2019.
 - Los vehículos de grupo A2 según Campeonato de España de Montaña 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2018 y 2019 (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 RFEdA.
 - Las siluetas tendrán clasificación independiente.
 - Siguiendo la normativa de la RFEdA y de los vehículos admitidos en el Campeonato de España de Montaña 2019, se incluye la Categoría E en el Campeonato DISA de Canarias de Montaña, tal y como consta en el Anuario Deportivo 2019 de la RFEdA 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).



Federación Canaria de Automovilismo

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).

ART. 6: PRUEBAS PUNTUABLES

- 1 Las pruebas puntuables para el Campeonato son:
 - SUBIDA A LA DEGOLLADA DE PERAZA
 - SUBIDA GUÍA DE ISORA
 - SUBIDA DE MOYA
 - SUBIDA DE HARÍA
 - SUBIDA DE BETANCURIA
 - SUBIDA DE LA CUMBRE
 - SUBIDA DE SANTO DOMINGO
- 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 2019.
- 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 RFEDA
- 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 1ª oficial, y entre ésta y la 2ª oficial.
- 12 Podrán participar vehículos de Regularidad Sport según lo reglamentado para el Campeonato Provincial, Interinsular o Insular que corresponda.



Federación Canaria de Automovilismo

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 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 H5: 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.



CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLIES EN TIERRA

ART. 1º: DEFINICION

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para la temporada 2019 el Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra. De este Campeonato derivarán
 - Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra para Pilotos
 - Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra para Copilotos
 - Campeonato por Clases de Rallyes 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 Rallyes en Tierra.
 - d) Las Prescripciones Comunes de la F.C.A.
 - e) El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallyes en Asfalto.
 - f) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2019.
 - 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 F.C.A.
- 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.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 4: PUNTUACIONES

- 1 Serán de aplicación los baremos descritos en el artículo 3 de las Prescripciones comunes de la F.C.A.
Pruebas Puntuables
RALLYE ISLA DE TENERIFE "TIERRAS DEL TEIDE"
RALLYE DE TIERRA ISLA VERDE
RALLYE DE TIERRA DE GRAN CANARIA
RALLYE DE TIERRA ISLA DE LOS VOLCANES
RALLYE DE TIERRA DE LA OLIVA
- 2 Se celebrará un Campeonato de cinco (5) rallyes, 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 rallyes.
- 3 Se designan el Rally de Tierra de Puerto del Rosario y el Rally de Antigua como pruebas reserva, que podrán sustituir cualquier rallye del Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra que fuera suspendido con anterioridad a la fecha de celebración de las citadas pruebas reserva. Estos rallyes de reserva, en el caso de celebrarse dentro del Campeonato de Canarias de Rallyes 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 Rallyes 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 Rallyes de Tierra 2019.
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.



Federación Canaria de Automovilismo

- 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.
- 13 REPOSTAJE
 1. E 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 entrena 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.
- 14 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. Las características y condiciones del TC Plus serán las mismas que las descritas en el Campeonato de Canarias de Rallyes en Asfalto.

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 Rallyes en Tierra y en pruebas del Campeonato de Canarias de Slalom.
- 2 En las pruebas serán aplicables los Reglamentos del Campeonato correspondiente. Todos los rallyes 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 rallyes 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.



CAMPEONATO DE CANARIAS DE SLALOM

ART. 1º: ORGANIZACIÓN.

- 1 La Federación Canaria de Automovilismo, establece y organiza para 2019 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 Súper buggy
 - 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 Rallyes 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 Rallyes 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 279ª-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 F.C.A. (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 F.C.A.

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.
- 3 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.



Federación Canaria de Automovilismo

ART. 6º: PRUEBAS PUNTUABLES

SLALOM DE TINAJO – ISLA DE LANZAROTE
SLALOM ADEA
SLALOM DE LA PICONERA
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 2019, 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 2019, 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 desconector 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.



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 2019 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 2019.

Campeonatos, copas, trofeos y Challenges de Velocidad en Circuito de España 2019.

2. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

Serán admitidos a tomar parte los siguientes tipos de vehículos:

Vehículos, homologados o no. La F.C.A. 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 sus 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 firmarán 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 2019.
- 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 sometidos 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 concurran 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 estérter 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.



CAMPEONATO DE CANARIAS DE DRIFT

Será de aplicación la normativa del:

- REGLAMENTO DEPORTIVO TROFEO DE ESPAÑA -0.S.D. 2019
- REGLAMENTO TECNICO TROFEO DE ESPAÑA -0.S.D. 2019
- ANEXOS TROFEO DE ESPAÑA -0.S.D. 2019
- Con las siguientes modificaciones en la reglamentación:
 - Art. 6.1 Se podrán agrupar aquellas categorías y divisiones que no tengan un mínimo de 5 coches autorizados a tomar la salida.
 - Art. 7.1 Se incluirá el orden de prelación de las PPCC de la FCA.
 - Art. 9 Competiciones puntuables.
 - 2 (dos) en Gran Canaria coincidiendo con 1º y 3º Cto. De Canarias de Velocidad en Circuito, en el Circuito de Maspalomas.
 - 2 (dos) en Tenerife pendiente de fecha y ubicación.
 - Art. 11.1 El cierre de inscripción será el viernes anterior a la prueba.
 - Art. 12. Derechos de imagen, será según lo establecido en la PPCC de Canarias.
- La licencia válida para participar en este campeonato será la de Piloto (P).



CAMPEONATO DE CANARIAS DE REGULARIDAD SPORT EN RALLYES

REGLAMENTO DEPORTIVO

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

1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

1.La Federación Canaria de Automovilismo convoca para el año 2019 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 a 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 ORVECAME NORTE	24/25 MAYO	Coef.1
RALLYE LA PALMA ISLA BONITA	14/15 SEPTIEMBRE	Coef.1,2
RALLYE ORVECAME ISLA TENERIFE	19/20 OCTUBRE	Coef.1
RALLYE COMARCA NORTE	26/27 JULIO	Coef.1
RALLYE GRAN CANARIA HISTORIC	27/28 SEPTIEMBRE	Coef.1
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.

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 F.C.A, 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 F.C.A.

3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

1. Las establecidas en las prescripciones comunes del Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto 2019.

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%).



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 (Estatal 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 F.C.A. 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 1902.316v (ficha 5269), Toyota AE86(fichas 5179y 5180), BMW 30325i(ficha 5292)Citroën Visa GTI(ficha 5288)Ford RS Turbo1.4(ficha 5272)Ford Fiesta XR2(ficha 5258)VW Golf16v(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 F.C.A. del año en curso. En los derechos de Inscripción no están recogidos los derechos que establezca cualquier organizador en sistemas de Gelocalización.
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 celebrara.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 nº201.
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 de la F.C.A. 2019

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 pruebas, 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, rotondas 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.D.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 negará 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. 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 “autosalida”.

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 F.C.A. Deberá establecerse una segunda media excepcional inferior a **5Km/h** a la anterior, para condiciones climatológicas medias denominada "Media Intermedia", y una tercera media de **10Km/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 50x25 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 de 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 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 8km	6	8
De 8 a 12km	8	10
De 12 a 15km	10	12
Más de 15km	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 dejará 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 aplicará 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 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



Federación Canaria de Automovilismo

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 de 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 (1ª y 2ª vez) superior al 10% sobre el tiempo ideal en un punto de control intermedio, Siempre que se valore 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. E 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 sumarán 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 de 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 entres (3) pruebas. Se entiende como participación en una prueba, el hecho de estar inscrito en la misma y tomar la salida.

3. 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

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 F.C.A. 2019.



22) RECONOCIMIENTOS

1. Será de aplicación el Art. 11 de las PPCC de la FCA 2019.

REGLAMENTOTÉCNICO CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES DE REGULARIAD SPORT 2019

- 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 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. Arnese

Será obligatorio el uso de arneses de prueba, en conformidad con el Anexo J del C.D.I. (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.

Esta 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.

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



Federación Canaria de Automovilismo

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 de tal forma que los reflujos de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

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, admitiéndose 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:

-1ª infracción, 10.000 puntos

-2ª infracción. Exclusión.

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



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 2019**", de acuerdo con el presente Reglamento, las Prescripciones Comunes de la FCA 2019, las Prescripciones Comunes y los Reglamentos Deportivo y Técnico de Karting de la RFEDA 2019, 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 2019.

ART. 2º: CATEGORÍAS CONVOCADAS

Éste campeonato está convocado para las categorías:

ALEVIN PUMA: Está reservada a participantes provistos con licencia "AL", con un mínimo de 7 años cumplidos en el momento de la solicitud, y un máximo de 10 años cumplidos durante el año. Los participantes que cumplan 11 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 o 12 años. Los participantes que cumplan 13 años en el año en curso, NO serán admitidos.

ALEVIN ROTAX MICRO: Está reservada a participantes provistos con licencia "AL", con un mínimo de 7 años cumplidos en el momento de la solicitud, y un máximo de 10 años cumplidos durante el año. Los participantes que cumplan 11 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 o 12 años. Los participantes que cumplan 13 años en el año en curso, NO serán admitidos.

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

SENIOR: Participantes a partir de 14 años cumplidos en el año.

MOTORES ROTAX SENIOR (MAX-EVO)

X-30 Senior

DD2: Se contemplan 2 Apartados.

Junior: Está reservado a participantes que durante la temporada cumplan **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
13 de abril	Lanzarote	
25 de mayo	Gran Canaria	Karting Club de Gran Canaria
15 de junio	Tenerife	Karting Club de Tenerife
19 de octubre	Gran Canaria	Karting Club de Gran Canaria
30 de noviembre	Tenerife	Karting Club de Tenerife



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 **restricor** 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 Especifico, 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 Especifico, 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 Especifico, 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 Especifico 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 Especifico 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 Especifico.

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 **ALEVIN**, 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, 1ª Manga, y 2ª 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 CONCURSANTE

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 2019.

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 él, 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**: **1ª MANGA**: Se colocará la parrilla según la clasificación resultante de los Entrenamientos Cronometrados. **2ª MANGA**: Se colocará la parrilla según la Clasificación de la 1ª 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% más 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 2019.
- 2.- Por los reglamentos de la RFEDA 2019.
- 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 **EXPRESION, 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 Preparrilla sin los pontones delanteros montados, con el kit de anclado **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 karts 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.

!!! 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.



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 31-12-2019)
- K2005
- **SFI Foundation Inc:**
- SFI 31.1A (hasta 31-12-2019)
- SFI 31.2A (hasta 31-12-2019)
- **FIA:**
- 8860-2004
- 8860-2010

A) Se aceptan, hasta 31-12-2019, 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 o RFEdeA.

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 de grupo T expedida por la F.C.A.

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 2016, considerando además lo especificado por las Prescripciones Comunes de la F.C.A.

2.1.1 ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

La instalación de una estructura de seguridad es obligatoria. Éstas podrán ser según las siguientes opciones:

- Fabricada según el artículo 253.8 de Anexo "J" del año 2016 en todos sus apartados y condiciones.
- Homologada o certificada por un ADN de acuerdo a los reglamentos de homologación FIA de estructuras de seguridad.

Ambas opciones deberán reflejarse en la ficha de homologación particular que expedirá y aprobará la FCA.

Toda modificación de una estructura de seguridad homologada o certificada está prohibida

- Sistema de extinción:

* Obligatorio en todas las Competiciones.

- Fijaciones suplementarias del tipo en capó y maletero del americano obligatorio en todas las competiciones

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 e ignífugo 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



Federación Canaria de Automovilismo

* 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.

* 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 re emplazamiento 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 (apertura de techo), siempre que esté sólidamente fijado y tenga instalada un arco de seguridad-cuyos refuerzos de techo estén según los dibujos 253-12, 253-13 y 253-14 del anexo "J" del año 2016.



Federación Canaria de Automovilismo

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.

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, en conformidad con el 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 compartimientos 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 MINIMO.-

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 permite 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.



Federación Canaria de Automovilismo

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.-

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 superior a 2.000 c.c. El recipiente deberá ser de materia plástica traslúcida o tener un panel transparente.

I) MOTOR: ÁRBOLES DE LEVAS Y SISTEMAS 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 compartimento 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 cambios 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.



Federación Canaria de Automovilismo

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.

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. El tipo y la ubicación de la batería deberá cumplir con lo establecido en el artículo 255.5.8.3 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.

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.- SISTEMA DE FRENADO:

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.