# FEDERACIÓN CANARIA DE AUTOMOVILISMO

## PRESCRIPCIONES COMUNES Y CAMPEONATOS 2020

# 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 Solo la FCA puede acordar derogaciones al presente reglamento y en caso de divergencias en la interpretación del mismo, puede tomar una decisión.

5 Todo lo que no está expresamente autorizado, está prohibido.

6 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.

7 La entidad organizadora designará al Director de Prueba y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. La Federación Canaria nombrará al Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos. El segundo lo Nombrará la Federación correspondiente, eligiendo a uno de los oficiales que figuren en la lista que publicará la FCA. El Organizador nombrará al tercer componente del Colegio de Comisarios Deportivos, y en su caso un Comisario Deportivo oyente (que estará presente en todas las reuniones).El Colegio de Comisarios Deportivos estará siempre constituido, por tres miembros.

8 Los Organizadores enviarán a la Federación Canaria y a su Federación Insular/Interinsular correspondiente, con cuarenta y cinco (45) días de antelación a la celebración de la prueba, el Reglamento Particular, el Itinerario Horario, el Programa Horario y el Plan General de Seguridad de la Prueba para su revisión.

El Reglamento Particular, el Itinerario Horario Programa 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.

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.

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 común mínimo de 30 días de antelación.

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.

9 La FCA designará 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.

10 La FCA designará 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.

11 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.

12 La FCA designará un Delegado Técnico, al frente de una Comisión Técnica, quienes serán los encargados 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.

13 La FCA designará, asimismo, uno o varios miembros de la Comisión Técnica, quienes ejercerán como Delegado Técnico en todas las pruebas de los Campeonatos 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 2020.
- Reglamento del Campeonato correspondiente de la RFEDA para 2020.
- Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de la RFEDA para 2020.
- Reglamentos de los Campeonatos correspondientes de la FIA para 2020.
- Código Deportivo Internacional (C.D.I.).

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

2 La Federación Canaria de Automovilismo a través de su Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva juzgará todos los hechos que puedan ser objeto de sanción.

3 Las Federaciones Insulares/Interinsulares tienen la potestad territorial sobre la gestión de sus pruebas.

4 Las pruebas de los Campeonatos Provinciales, Interinsulares e Insulares se regirán por los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos de Canarias de la especialidad, excepto 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.

No se podrán celebrar pruebas de la misma especialidad con una separación entre las mismas inferior a 14 días, salvo causas debidamente justificadas y aprobadas por la FCA. En pruebas de rango superior será válida la Reglamentación autorizada por la RFEDA o la FIA.

Se entiende por especialidad, Rallyes Asfalto, Montaña, pruebas en Tierra (rallye y slalom), Velocidad en circuito y Karting.

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, Pruebas en Tierra, Velocidad en Circuitos y 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.

**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 Los deportistas residentes en Canarias puntuarán en todas las pruebas en las que participe.

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 puntos
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 6puntos
16º 5 puntos
17º 4 puntos
18º 3 puntos
19º 2 puntos
20º 1puntos

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 |

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.

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 Si por aplicación de los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Canarias varios aspirantes totalizarán el mismo número de puntos, la regla de desempate será la siguiente:
**a)** Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) por ellos en las clasificaciones de las competiciones puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
**b)** Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos en las clasificaciones de todas las competiciones puntuables en las cuales hayan tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
**c)** En caso de nuevo empate, la FCA designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

En los empates de los Campeonatos de Interclubes 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, que haya sido convocado a la entrega de premios de final del mismo, tiene la obligación de comunicar su asistencia a la misma durante las 48 horas siguientes a su convocatoria. En caso contrario se entenderá que renuncia a los trofeos y/o premios y, durante la gala, no se le nombrará.

Todo Piloto o Copiloto premiado en una Prueba tiene la obligación de recoger personalmente el premio o trofeo obtenido, salvo causa debidamente acreditada y justificada documentalmente ante el organizador y el Colegio de Comisarios Deportivos, que autorizarán, o no, la solicitud. 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.

## 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.

3 Toda solicitud de inscripción para ser válida, deberá ser cumplimentada de conformidad con el impreso facilitado por la organización, firmada tanto por el concursante como por el piloto.

Toda omisión o falsa indicación de datos en general, y particularmente sobre la calificación del vehículo, podrá entrañar la descalificación del equipo, sin perjuicio de sanciones más severas que podrán ser solicitadas al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la Federación Canaria de Automovilismo.

4 No se admitirá ninguna solicitud que no venga cumplimentada con todos los datos que en ella se solicitan.

5 Toda inscripción debe ir acompañada, bajo pena de nulidad, de los derechos correspondientes.

6 El cierre de inscripciones se realizará, como fecha límite, el viernes de la semana anterior a la prueba a las 20:00 horas.

7 Las inscripciones podrán realizarse por los medios designados por el organizador 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 Derechos de inscripción máximos:

Para todos los casos, si no se acepta la publicidad opcional, los derechos serán dobles.
**Rally**: 320 € para todos los participantes, excepto para copas Monomarcas y Promoción que serán 300€.
**Rallysprin**t: 240 € para todos los participantes, excepto para copas Monomarcas y Promoción que serán 220 €.
**Montaña**: 240 € para todos los participantes, excepto para copas Monomarcas y Promoción que serán de 220 €.
**Regularidad Sport y Legend**: 250 € para las pruebas de rallyes y para las pruebas de Rallysprint y Montaña, 170 €
(Estos precios no incluyen el precio de los GPS de Seguridad. Pará Regularidad Sport incluye GPS de cronometraje.)
**Slalom**: 150 € para todos los participantes.
**Velocidad en Circuito**: 200 € para todos los participantes.
**Karting** 120 € para todas las categorías incluyen dorsal y transponder.
**Canon Copas Monomarca de carácter Regional**: 3.600 €

9 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.

10 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.

11 No se admitirán inscripciones en las que el piloto o el copiloto del vehículo figuren expresados como XXX.

12 Los organizadores tienen la facultad de rechazar cualquier inscripción según lo reglamentado en el CDI.
Podrán ser designados un cierto número de suplentes para cubrir las bajas que pudieran producirse.
En todas las pruebas del Campeonato de Canarias el orden de Salida será:

- 1º Prioritarios FIA
- A continuación, Prioritarios RFEDA
- A continuación, los tres primeros clasificados del Campeonato. (Para la primera prueba se tomará la Clasificación Final de año anterior)
- A continuación, a criterio del Organizador
- Si un equipo participa con un vehículo de prestaciones claramente inferiores, el orden de salida será a criterio del Comité Organizador.
- En pruebas de rango superior será válida la Reglamentación autorizada por la RFEDA o la FIA.

13 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.

14 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.

15 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 - VERIFICACIONES**

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.

5 Todos los participantes han de presentar en el momento de las Verificaciones Técnicas Previas a una prueba la correspondiente ficha de homologación, en formato original, de su vehículo.

6 Todos los participantes deberán entregar en las Verificaciones Técnicas Previas a una prueba la correspondiente Ficha de Equipamiento de Seguridad debidamente cumplimentada en todos sus apartados, incluyendo la firma. No se entregará la etiqueta de VERIFICADO, a ningún vehículo cuyo/s participante/s no haya/n entregado correctamente cumplimentada la ficha de equipamiento de seguridad.

**ART. 8: ADMISION DE VEHICULOS, CATEGORÍAS**.

Los vehículos admitidos están reflejados en los Reglamentos Deportivos de cada Campeonato.

**ART. 9: MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PRESCRIPCIONES TÉCNICAS**

1 Todos los competidores 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 RFEdeA.

3 En Montaña, a los vehículos de grupo N, les será posible modificar el escape según lo siguiente: retirar el interior del silencioso de origen o bien modificar el escape a partir del primer silencioso hacia la salida, las dimensiones máximas del tubo serán las de la tubería situada más arriba del primer silencioso.

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

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

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

4 Todos los vehículos deben poseer: dos fijaciones suplementarias (trabas metálicas) «tipo americano» en el capó y dos trabas metálicas en el maletero, dejando inoperante las de origen (para todas las categorías) en las condiciones descritas en el anexo «J».

5 Se autoriza en Montaña el montaje de protecciones inferiores, con la condición de que sean efectivamente protecciones, que respeten la distancia al suelo, que sean desmontables y que sean concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los elementos siguientes: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósitos, transmisión, escape... etc. 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 Los neumáticos permitidos en los campeonatos de la FCA serán los reglamentados por la RFEDA.

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 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.

11 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.

12 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.

13 Los Parques de Verificaciones Técnicas previas para todas las pruebas, deberán de estar perfectamente acotados, delimitados y con el acceso prohibido a cualquier persona que no sean los oficiales que figuran en el Reglamento Particular de la Prueba y dos personas por coche por la parte del equipo de competición. Se hace muy necesario evitar la presencia de la prensa en dicha zona, se deberá disponer de una acotada y reservada para la Prensa.

14 Los organizadores establecerán en los Reagrupamientos una "Zona Técnica" de forma que los Comisarios Técnicos puedan realizar su trabajo correctamente.

15 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.

**ART. 10: PUBLICIDAD**

1 Queda autorizada toda publicidad comercial sobre los vehículos participantes, siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa.

2 Queda prohibida toda la publicidad comercial dando cuenta de resultados o nombre del Campeonato que no sean los oficialmente publicados por la organización o por las Federaciones, bajo pena de la retirada de los puntos obtenidos por los concursantes en la prueba o pruebas en cuestión.

3 Los concursantes que al formalizar su inscripción acepten la publicidad contratada por la organización deberán ostentarla en sus vehículos durante el transcurso de toda la prueba, es decir, desde las verificaciones hasta que se levante el parque cerrado de fin de prueba. Contravenir esta norma implicará la descalificación de la prueba. Es responsabilidad del concursante o su piloto velar por la misma.

4 Los Organizadores podrán contratar como publicidad facultativa cualquier marca y/o producto, pudiendo los concursantes rechazarla siempre que se paguen derechos de inscripción dobles.

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.

5 Identificación del Vehículo y Publicidad**:** Será de aplicación el Art. 5 del Anexo 7 del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto 2020 (C.E.R.A.)

6 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.

7 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.

8 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 Challenges de Canarias.

9 Los parabrisas y ventanillas de los Automóviles deberán quedar libres de toda publicidad, a excepción de una banda que tenga una anchura máxima de 10 cm a contar desde la parte superior del parabrisas y, siempre y cuando la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una anchura máxima de 8 cm en la luneta trasera.

**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 al Organizador 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 Rallysprint 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

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

2 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 pre-inspección 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 celebrase.

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, con48 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.

Todos vehículos, que componen la Caravana de Seguridad, deberán estar equipados, como mínimo con una luz destellante o giratoria en el techo.

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 Las entidades organizadoras remitirán a la Federación Canaria de Automovilismo, una vez publicada la misma, la clasificación final oficial, completa (concursante, piloto, copiloto, vehículo, categoría, grupo), en formato Excel a través de correo electrónico como máximo en las 48 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.

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 expirado con la normativa de aplicación del Código de la Circulación, así como las homologaciones autorizadas para alcoholímetros de la Guardia Civil de Tráfico.

14 Tendrán que existir baños públicos para la utilización de los participantes en las inmediaciones de los Parques de Asistencia de 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, salvo autorización expresa de la FCA no superando, en ningún caso, el kilometraje total establecido. Se realizarán como máximo cuatro mangas en cada sentido todas 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.

Señalización: La señalización de cada modalidad, rallye, montaña, circuito y karting, se regirán por la reglamentación específica de los respectivos reglamentos de la normativa de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA).

La orden para desplegar banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.

17 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.

18 El Programa Horario de la prueba podrá establecer una REUNIÓN CON LOS EQUIPOS (Briefing) 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. La no asistencia a la mencionada reunión tendrá una penalización de 150 €.

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

1 Los ocupantes del vehículo deberán llevar puesto la totalidad de su equipamiento de seguridad en las condiciones que establece su correcto uso. Según año en curso.

2 Arneses de seguridad 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 Cristales de las puertas perfectamente cerrados.

4 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 Órganos Disciplinarios competentes, de acuerdo al siguiente criterio:

- Por primera vez, con la circunstancia de factores atenuantes: sanción económica de 300 €.
- Cuando revistan una especial gravedad, sobre todo en lo referente a reincidencia: Descalificación.

2 Para toda infracción de este tipo que realice cualquier miembro del equipo (asistencias, técnicos, etc.), las sanciones serán aplicables al propio equipo en cuestión, sin perjuicio de las acciones disciplinarias que establezcan los reglamentos aplicables al titular de la licencia deportiva que se le imputen los hechos.

3 Todo deportista, organizador, oficial, club, federativo o persona física o jurídica en general, estará al corriente de todos sus pagos en las diferentes tasas, sanciones y servicios contratados para el desarrollo de la actividad, para poder tomar parte en los diferentes Campeonatos y pruebas federadas y para poder solicitar la inscripción en el calendario de pruebas de la siguiente temporada.

4 La Federación podrá suspender la actividad deportiva realizada con la esponsorización de una marca comercial que sea deudora con la misma en temporadas anteriores. Todo lo antes dicho, sin perjuicio de las acciones disciplinarias que se deriven de dicha falta.

5 Los Deportistas, Clubes u Oficiales, debidamente federados, que participen en pruebas automovilísticas (exhibiciones, velocidad, espectáculos, etc.), no autorizadas por la Federación correspondiente serán sancionados con la retirada de licencia por un periodo mínimo de un año, sin perjuicio de otras sanciones que estime el Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva.

**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.

3 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

## 1.- PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES:

### 1.1. Jefe Médico

El Jefe Médico tendrá la autoridad sobre el dispositivo asistencial, la ubicación, el funcionamiento, el desarrollo de las asistencias medico/sanitarias y sobre las evacuaciones.

Salvo caso excepcional, durante el desarrollo de una prueba y los entrenamientos que la preceden, el Jefe Médico permanecerá en la Dirección de Carrera. Podrá ser reemplazado momentáneamente por un adjunto cuyo nombre deberá figurar en el reglamento particular de la prueba en cuestión. En todos los casos, deberá estar localizable. Finalmente, los organizadores deberán suministrarle todos los medios materiales y administrativos necesarios para el desarrollo de su misión.

En caso de accidente, el Jefe Médico, deberá elaborar un informe de la actuación llevada a cabo, para su presentación al Director de Carrera o al Colegio de Comisarios Deportivos.

Para todas las competiciones de los diferentes campeonatos de la F.C.A., como requisito obligatorio e indispensable, el Jefe Médico deberá estar acreditado por la F.C.A.

### 1.2. Personal médico y paramédico

Se ajustara al RD 836/2012 de 25 de mayo, además de estar sujeto a los requerimientos concretos de cada Comunidad Autónoma

**Médicos.** Deberán estar en posesión del título universitario de Licenciado en Medicina o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de médico, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido. Es condición indispensable que los Médicos contratados acrediten experiencia demostrable en reanimación y en el tratamiento prehospitalario de víctimas de accidentes.

**Enfermeros/as.** Deberán estar en posesión del título universitario de Diplomado en Enfermería o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de enfermería, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido). El personal de enfermería contratado deberá tener experiencia en urgencias y emergencias.

**Conductores (TES).** Deberán estar en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido

## 2.- PLAN GENERAL DE SEGURIDAD, SANIDAD Y EVACUACIÓN:

En él se describe con precisión el conjunto de los diferentes elementos que lo componen, el lugar de ubicación del personal médico, ayudantes en sus distintos escalafones y hospitales, las rutas de evacuación previstas, el funcionamiento del sistema, su puesta en marcha a partir de un accidente y los medios de transporte y evacuación. Además, deberá reflejar las referencias de todos los servicios de seguridad implicados en la prueba. (Identificación, relación de responsables, teléfonos de contacto etc.).

Todo el personal médico o paramédico actuante estará en posesión de un ejemplar y será conocedor de su contenido, especialmente de lo que le compete.

Los servicios sanitarios descritos a continuación para cada modalidad serán considerados como los **SERVICIOS MINIMOS** exigibles para la celebración de las diferentes pruebas automovilísticas, pudiendo ser incrementados a criterio del Jefe Médico, sin prejuicio de lo ya establecido.

## 3.- SERVICIO MÉDICO: PRUEBAS AUTOMOVILISTICAS

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

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

## 4.- PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES:

### 4.1. Comunicaciones

Todo el sistema sanitario dispondrá de un sistema de comunicación independiente, que conecta todo el sistema de médicos, ambulancias y unidades de rescate con Dirección de Carrera. El control se hará desde Dirección de Carrera coordinado por el Jefe Médico.

### 4.2. Vehículos de actuación y Transporte sanitario:

Vehículo intervención, de rescate y extracción.
Ambulancia Asistencial Clase C
Ambulancia Asistencial Clase B

• El número mínimo de vehículos para cada prueba deberá ser aprobado por la F.C.A. debiendo el Organizador remitir el Plan de Seguridad elaborado.

• Las ambulancias asistenciales deben cumplir la normativa vigente en nuestro país (Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo). Este RD clasifica las ambulancias asistenciales de la siguiente manera:

- Clase B: destinadas a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial.
- Clase C: destinadas a proporcionar soporte vital avanzado

• La dotación de personal de las ambulancias asistenciales se ajustará a lo estipulado por el RD 836/2012.

• Cuando las circunstancias así lo requieran la dotación de personal de las ambulancias podrá ser aumentada a criterio del Jefe Médico de la prueba. En cualquier caso, dadas las características inherentes a nuestro deporte, las ambulancias asistenciales clase C deberán contar siempre con un Médico.

Se aconseja que en todas las competiciones fuera de un Circuito, en los vehículos médicos de intervención rápida además del conductor y el médico se incorpore un enfermero/a.

## 5.- PREVISIONES EN CASO DE ACCIDENTE:

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

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:

**Centros de Evacuación.**
Se describirán:
a) Los Centros de evacuación previstos y el orden de prioridad para su utilización.
b) Categoría de los distintos centros: Local. Comarcal. General. etc.
c) Ubicación de los centros y distancias a la prueba.
d) Los servicios de emergencia de los hospitales deberán estar alertados al menos quince días antes de la celebración de la carrera.
b) Distancias de la salida de la prueba hasta los distintos hospitales previstos para evacuaciones, en cada una de las rutas de evacuación.
**c)** Adjuntar mapa o plano con cada uno de los planes y rutas de evacuación.

## 7.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO PARA RALLYES

### 7.1 RALLYES DE ASFALTO

Jefe Médico acreditado
En la salida de cada tramo cronometrado:

- **Un Vehículo, de rescate y extracción.**
- **Una ambulancia asistencial clase C**
- **Una ambulancia asistencial clase B**
- **Una Grúa**
- **Vehículo de extinción de incendios** en la salida de cada tramo cronometrado, con su dotación y con un mínimo de 500 litros de elemento extintor y 4 extintores de mano clase B.

Además del dispositivo sanitario ubicado en la salida, cada 15 Km de tramo cronometrado como máximo deberá establecerse:

- **Una ambulancia asistencial clase C**

Los servicios mínimos definidos anteriormente se incrementarán, para los tramos cuya velocidad promedio sea superior a 110 Km/h, con el doble de ambulancias y un médico más.

En parques de asistencia o zonas de concentración controladas por la Organización (Salidas y Llegadas):

- **Un equipo de sanitarios o un médico.**
- **Una ambulancia asistencial clase B.**

En ninguna circunstancia un tramo cronometrado deberá reanudarse, en caso de interrupción, en ausencia de un dispositivo médico mínimo (vehículo de intervención rápida y ambulancia asistencial en la salida). La Organización deberá prever los medios sanitarios de reposición necesarios.

### 7.2 RALLYES DE TIERRA

Jefe Médico acreditado
En la salida de cada tramo cronometrado:

- **Un vehículo médico de intervención rápida (VIR)** adaptado al terreno con médico reanimador.
- **Una ambulancia de Clase B (SVB),** adaptada al terreno.
- **Un vehículo extinción, rescate y excarcelación autónomo (BOMBEROS).**
- **Una ambulancia de Clase C** (SVA) en punto intermedio en tramos de más de 15 km, podrá ser un vehículo médico de intervención rápida de rescate y excarcelación adaptado al terreno con conductor y médico reanimador.

## 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 Avanzada Medicalizada, una Ambulancia de Soporte Vital Básico y una unidad de rescate y desencarcelación.

## 9.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO PARA LAS SUBIDAS EN CUESTA

Jefe Médico acreditado
En la salida:
Vehículo, de rescate y extracción.
• Una ambulancia asistencial clase C
• Una ambulancia asistencial clase B
. Una Grúa
. Vehículo de extinción de incendios en la salida de cada tramo cronometrado, con su dotación y con un mínimo de 500 litros de elemento extintor y 4 extintores de mano clase B.
En parques de asistencia o zonas de concentración controladas por la Organización (Salidas y Llegadas):
• Un equipo de sanitarios o un médico.
• Una ambulancia asistencial clase B.

## 10.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO PRUEBAS DE KARTING

**Dispositivo asistencial para competiciones del Campeonato de Canarias.**
Dos Médicos. El Jefe Médico. Pueden ejercer como uno de los Médicos.
Una ambulancia asistencial clase C.
Una ambulancia asistencial clase B
El Jefe Médico deberá realizar una inspección y revisión de los vehículos asistenciales previa a la competición con el fin de que su equipamiento se ajuste a la normativa vigente, coordinará el dispositivo asistencial, asignará y ubicará los puestos asistenciales y marcará las pautas de actuación ante un incidente en pista en coordinación directa con el Director de Carrera.
**Dispositivo asistencial aconsejado para los entrenamientos libres:**
Es requisito indispensable la presencia de un dispositivo asistencial mínimo (Médico, Enfermero/a, y ambulancia asistencial) para que se reanude la prueba en caso de haber sido detenida.
. Una ambulancia asistencial clase C.

## 11.- SERVICIO MÉDICO MÍNIMO RALLYES VEHÍCULOS HOSTORICOS: VELOCIDAD Y/O REGULARIDAD

• Jefe médico acreditado
• Plan de seguridad que recoja el protocolo sanitario de auxilio y rescate y el plan de evacuación. Los hospitales deberán estar alertados.
En la salida de cada tramo cronometrado:
Vehículo, de rescate y extracción.
• Una ambulancia asistencial clase C
• Una ambulancia asistencial clase B
. Una Grúa
. Vehículo de extinción de incendios en la salida de cada tramo cronometrado, con su dotación y con un mínimo de 500 litros de elemento extintor y 4 extintores de mano clase B.

## 12.- DOPAJE

La información relativa al Dopaje (normativa, instalaciones para su control, etc.) esta publicada en la página web de la RFEDA.

# CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES DE ASFALTO– CCRA 2020

## ART. 1: ORGANIZACIÓN

1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2020 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.
- Trofeo de Canarias de Rallyes de Asfalto para vehículos Legend.
- Campeonato de Canarias de vehículos Históricos (Grupo H, Pre-81, Pre-90 y Categoría 5)
- Campeonato de Canarias de Grupo F.

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 2020.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto2020.
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2020.
- El C.D.I.

## ART. 2: ASPIRANTES

1 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: 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. 4: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Los vehículos admitidos en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto 2020, figuran en el cuadro adjunto.

| CATG. | GRUPO | ABREVIATURA | REGLAMENTACIÓN | PESO MIN. (Kg) | BRIDA MAX (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | R5 | R5 | Artículo 261 - Anexo J FIA | 1230 | 32 |
| | Super 2000 (1.6 Turbo) | RRC | Artículo 255A - Anexo J FIA Año 2013 | 1200 | 28 |
| | Super 2000 (2.0 Atmosférico) | S2.0 | Artículo 254A - Anexo J FIA Año 2013 | 1200 | N/A |
| | Rallye GT | R-GT | Artículo 256 - Anexo J FIA | Según Pasaporte Técnico FIA | Según Pasaporte Técnico FIA |
| | R4 Kit | R4 Kit | Artículo 260E - Anexo J FIA | 1230 | 33 |
| | GT Rallye | GTR | Reglamento Técnico Específico GT Rallye RFEDA | Según Tabla de Pesos-Bridas Vehículos GTR RFEDA | Según Tabla de Pesos-Bridas Vehículos GTR RFEDA |
| | N+ | N+ | Artículo 254 - Anexo J FIA + Reglamento Técnico Específico Grupo N+ RFEDA | 1300 | 34 |
| | Nacional 1 | N1 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 1 RFEDA | Según Tipo Tracción y Brida | Según Tipo Tracción y Peso |
| | Nacional 5 | N5 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 5 RFEDA | 1230 | 34 |
| | Kit Car | KC | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-5.1.8.3 - Anexo J FIA |
| | A>1600cc y <2000cc Turboalimentado | A1.6-2.0T | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | 34 |
| | A>2000cc | A2.0 | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | 34 |
| | TA/ TB >2000cc | TA/TB | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | 34 |
| | F>2000cc | F | Reglamento Específico Grupo F de FCA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA ó Reglamento Grupo F de FCA | 34 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | N | N | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha de Homologación | 33 |
| | R3T | R3T | Artículo 260D - Anexo J FIA | 1080 | 29 |
| | R3 | R3 | Artículo 260 - Anexo J FIA | 1080 | N/A |
| | A<1600cc Turboalimentado | A1.6T | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | 34 |
| | A>1600cc y <2000cc Atmosférico | A1.6-2.0 | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | Super 1600 | S1.6 | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | Super 1600 RFEDA | S1.6N | Artículo 255 - Anexo J FIA (Con Homologación FIA ó RFEDA) | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | CET | CET | Reglamento Técnico Específico Vehículos CET RFEDA | Según Reglamento Específico | Según Reglamento Específico |
| | TN>2000cc | TN | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha de Homologación | 33 |
| | TA/ TB >1600 cc y <2000cc | TA/TB | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | 34 |
| | F>1600cc y <2000cc | F | Reglamento Específico Grupo F de FCA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA ó Reglamento Grupo F de FCA | 34 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | R3D | R3D | Artículo 260D - Anexo J FIA | 1150 | 32 |
| | R2 | R2 | Artículo 260 - Anexo J FIA | 1030 / 1080 | N/A |
| | A<1600cc Atmosféricos | A1.6 | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | Nacional 2 | N2 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 2 RFEDA | Según Ficha Homologación RFEDA | Según Ficha Homologación RFEDA |
| | Históricos | H-81/H-90/H-5 | Reglamento Específico Campeonato de España de Rallyes de Velocidad Para Vehículos Históricos | Según Anexo K de FIA | Según Anexo K de FIA |
| | TN>1600cc y <2000cc | TN | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha de Homologación | 33 |
| | TA/ TB >1400 cc y <1600cc | TA/TB | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | F>1400cc y <1600cc | F | Reglamento Específico Grupo F de FCA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA ó Reglamento Grupo F de FCA | N/A |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4 | R1 | R1 | Artículo 260 - Anexo J FIA | 980 / 1030 | N/A |
| | N (2 Ruedas Motrices <Año 2010) | N2RM | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha de Homologación | 33 |
| | Nacional 3 | N3 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 3 RFEDA | Según Ficha Homologación | Según Ficha Homologación |
| | Monomarca | M | Reglamento Específico Monomarca RFEDA de Rallyes | Según Copa Monomarca | Según Copa Monomarca |
| | TN<1400cc | TN | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha de Homologación | N/A |
| | TA/ TB <1400cc | TA/TB | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | F<1400cc | F | Reglamento Específico Grupo F de FCA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA ó Reglamento Grupo F de FCA | N/A |

| |
|---|
| FIA |
| RFEDA |
| FCA |

2 La cilindrada referida en el cuadro de vehículos admitidos en el C.C.R.A. se refiere a la nominal.

3 Los vehículos admitidos en el C.C.R.A. serán únicamente aquellos que aparecen en el cuadro correspondiente al mismo. Se permitirá la participación de los vehículos Gr. WRC, Prototipo E1 Nacional, Prototipo E2 Nacional y A2, siempre y cuando cumplan íntegramente con todos los requisitos de sus reglamentos de procedencia y aquellos específicos de Rallyes para su adaptación y participación en los mismos, teniendo en cuenta que no clasificarán, no puntuarán y no bloquearán puntuación en el Campeonato Autonómico, ni en los Campeonatos Provinciales, Interinsulares e Insulares. **TEXTO MODIFICADO CIRCULAR Nº 1 FCA (10/03/2020)**

4 Todos los Competidores tendrán acondicionados sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad aplicables a cada categoría y/o grupo según lo exigido en el Anexo J de FIA y resto de Reglamentos Nacionales y Autonómicos.

5 El Equipamiento de Seguridad de los Deportistas será el establecido por el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.

6 Todos los Competidores deberán presentar la Ficha de Homologación de sus vehículos en formato original.

7 Los vehículos pertenecientes a los grupos TA, TN y TB (vehículos con homologación FIA caducada) se regirán por sus respectivas Fichas de Homologación de grupos A, N y B de FIA y TA de FCA. Los vehículos hasta ahora denominados grupo F, y se regirán por su Ficha de Homologación de grupo T de FCA.

8 Las modificaciones permitidas son aquellas que establecen:
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de RFEDA en lo que sea de aplicación.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto (CERA)y todos sus anexos.
- Todo aquello que no esté explícitamente reglamentado, no está admitido.

9 Dentro del grupo de Históricos se establecen, con todas sus condiciones, los tres subgrupos (H pre 81, H pre 90 y H5) recogidos en el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos, el cual será de aplicación en lo que proceda.

10 El montaje de cámaras a bordo, tanto interiores como exteriores, estará a lo dispuesto en el anexo 9 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challengue de España (PCCCTCE) de la RFEDA.

11 El pesaje de los vehículos se realizará de acuerdo a lo establecido en los reglamentos de la RFEDA correspondientes. Cada vehículo debe cumplir con su peso en las condiciones establecidas en los citados reglamentos. En las Verificaciones Técnicas Previas de las pruebas existirá báscula a disposición de los equipos.

12 En las pruebas de rango FCA, en materia de neumáticos se estará a lo dispuesto en el Reglamento Deportivo del CERA de la RFEDA, art. 21 en su totalidad

13 Sólo se permite la utilización de 2 turbos por prueba (el instalado en el vehículo y uno de repuesto) los cuales serán verificados y precintados o marcados por los Comisarios Técnicos durante la Verificaciones Previas. Las válvulas pop off serán verificadas y precintadas igualmente, siendo libre su número. El resto de repuestos será libre en su número.

14 Todos los vehículos cuya homologación FIA se encontrase en vigor a fecha 1 de enero de 2017, deberán adaptarse a lo establecido en el artículo 253.14 del Anexo J de FIA referente a la obligatoriedad de la utilización de depósitos de seguridad para Rallyes.

15 En pruebas de rango FIA o RFEDA, se estará a lo dispuesto en los reglamentos propios de FIA y RFEDA en todas sus condiciones.

**ART. 6: RESULTADOS A RETENER *(PENDIENTE ASAMBLEA EXTRAORDINARIA)**

1 Se celebrará un Campeonato de seis (6) rallyes, dos (2) en la isla de Gran Canaria, dos (2) en la isla de Tenerife, uno(1) 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 de Lanzarote y el Rallye de La Palma con coeficiente uno con cinco (1,5) y Villa de Adeje y el Rallyes Islas Canarias con coeficiente uno con dos (1,2) cada uno de ellos.

2 Para la clasificación final del campeonato se retendrán seis (6) resultados y será establecida, únicamente, entre los participantes que hayan tomado la salida al menos en dos rallyes de diferentes islas.

**ART. 5: PRUEBAS PUNTUABLES *(PENDIENTE ASAMBLEA EXTRAORDINARIA)**

1 Las pruebas puntuables para el CCRA 2020, (dos en la isla de Gran Canaria, dos en la isla de Tenerife, una en la Isla de La Palma y una en la Isla de Lanzarote, tal como recoge el art. 5.1. Las pruebas designadas para el campeonato serán:

- RALLYE VILLA DE ADEJE
- RALLYE ISLAS CANARIAS
- RALLYE EN LA ISLA DE LA PALMA*(por decidir)
- RALLY VILLA DE TEROR
- RALLY ORVECAME ISLA DE TENERIFE
- RALLY ORVECAME ISLA DE LANZAROTE)

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.

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 Canarias2020.

2 El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del participante en el Campeonato.

**ART. 8: OFICIALES**

1 Art. 1.7 de las Prescripciones Comunes para la Temporada en curso.

Este artículo no es aplicable a las pruebas puntuables para el Campeonato FIA y Campeonato de España.

**ART. 9: CONDICIONES DE PRUEBAS PUNTUABLES**

1 **Recorrido**: Las pruebas puntuables deberán tener entre 80 y105 Kms. totales de Kilómetros cronometrados, permitiéndose una tolerancia del 5% en el kilometraje total de tramos cronometrados. 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 de15 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.

Se realizará un Road-Book acorde con la normativa RFEDA.

2 **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.

**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 acudirán a la misma con sus monos 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 ignifuga por el pódium de la Ceremonia de Salida en el orden correspondiente.

3 **Salida:** Los equipos al completo deberán presentarse en el pre-control 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 su equipamiento de seguridad reglamentario 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 su equipamiento de seguridad reglamentario 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 demás C.H. del Rally. En caso de retraso de un participante, dará fe la hora teórica de salida anotada previamente en el Carnet de Control.

4 **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.

5 **Ceremonia de entrega de Trofeos:** Se realizará al llegar los vehículos al Pódium de Fin de Rallye, según el protocolo del CERA.

6 **Tramo Cronometrado Plus (TC Plus):**

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

- Será un Tramo más de los tramos cronometrados del rallye. La FCA podrá autorizar que sea el Tramo Espectáculo del Rally.
- La distancia debe estar comprendida entre 5 y 15 Km.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rally.
- El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- Será un tramo diurno para todos los participantes.
- 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 quese 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.

7 **Sistema de Gelocalización**: En las competiciones puntuables para este Campeonato, será obligatorio la utilización de los sistemas GPS y BANDERA ELECTRÓNICA ROJA “onboard” para todos los equipos inscritos, durante todo el desarrollo del rallye**.** Estos sistemas serán vinculantes deportivamente conforme a lo reglamentado en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.

El equipo que no devuelva el sistema GPS o que devolviéndolo lo haga en condiciones defectuosas, será objeto de una sanción de 500€

8 **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 con la condición de comunicar su intención por escrito al Director de Carrera y con el tiempo suficiente para su aceptación, para que autorice su reincorporación a la prueba.

El equipo deberá incorporarse al rallye en el Reagrupamiento previo al inicio de la Sección en la que quiera volver a participar.

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 (5) minutos, que se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.

A los vehículos inscritos en una Copa de promoción, reconocida por la F.C.A., se tomará como tiempo de referencia el peor tiempo de los realizados por un participante en la misma

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 Director de Carrera reposicionará al equipo en el lugar del orden de salida del Reagrupamiento que crea más conveniente, A criterio del D,C, pero nunca dentro de los 10 primeros clasificados en el momento de su reincorporación. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión o decisiones que haya tomado al respecto. 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.

Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una Sección y la llegada al Reagrupamiento de la misma, la sanción de 5 minutos se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último Tramo Cronometrado.

10. **Empates**: En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

11. Será obligatorio publicar el Road Book de la prueba en la web oficial del rallye o en su defecto en la web de la Federación correspondiente, independientemente de cualquier otro formato que se entregue a los participantes.

## 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 unsuplementode10 minutos para el Sector de que se trate.

**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, no se podrá detener junto al vehículo de prueba

**4.** La entrega de información, comida y/o bebida, deberá ser realizada, exclusivamente, junto a la pancarta de preaviso del Control Horario a las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento y junto a la pancarta de fin de Zona de Control tras el Control Stop de un Tramo Cronometrado**.**

**5.** Sólo está permitido un vehículo de asistencia por participante. Aquellos participantes que por las condiciones del equipo necesitasen un segundo vehículo, deberán solicitarlo por escrito a la Organización argumentándole las necesidades, que podrá autorizarlo previo pago de los derechos extras establecidos. Durante todo el Rallye la asistencia deberá permanecer en la zona prevista por el organizador. La salida de la zona de asistencia, por la circunstancia que sea, será considerada como el «abandono del equipo participante».

**6.** Toda infracción concerniente a la asistencia o definida como asistencia prohibida comprobada por los oficiales del Rallye, entrañará una penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.

**7.** 1. 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 |

2. Entre PA donde existan tramos cronometrados cumplirse lo siguiente:

| | Máximo Kms |
|---|---|
| Máximo de Km de Sección sin Refuelling Remoto | 140 |
| Máximo de Km de Sección con Refuelling Remoto | 200 |

3. Entre PA no se podrán superar los 160 km. de recorrido de enlace sin realizar ningún tramo cronometrado.
4. El número 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.
5. Solo habrá una zona de asistencia, en ningún caso las asistencias se desplazarán de su ubicación, salvo expresa autorización de la FCA.
6. 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.
7. 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.
8. La Zona de Asistencia final antes de la Llegada del Rallye es optativa a criterio del organizador según las necesidades del Itinerario-horario.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. 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 €.
13. El marcaje de los neumáticos será obligatorio para todos los rallyes. Se permiten dos neumáticos de repuesto, estos neumáticos contarán en el cómputo total (excepto los GTR) teniendo en cuenta que, en el momento de un pesaje, este se realizara sólo con un neumático de repuesto, o como establezcan los Reglamentos propios de cada grupo.

**8.** Mantener limpio y ordenado el lugar de trabajo, evitando o en su caso recogiendo, los posibles vertidos y derrames de productos utilizados, así como las virutas que hayan podido caer al suelo. Conservar en buen estado de funcionamiento las máquinas y herramientas y evitar que los cables y accesorios invadan el suelo y las zonas de paso los equipos deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio P.A.

**9. Planificación y distribución de los Parques de Asistencia.**

1. Se deberá permitir la entrada de los vehículos autorizados como mínimo desde el comienzo a las verificaciones técnicas.
2. Los PA deben ser lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo. La circulación de los vehículos de prueba se deberá prever en carriles de un solo sentido y en los que se recomienda prohibir el paso del público.
3. Si se prevé un reagrupamiento y un PA seguidos, el orden deberá ser: primero el reagrupamiento y segundo el PA
4. Se podrá unificar el **Reagrupamiento y la Zona de Asistencia** de la siguiente forma:
   - El tiempo total unificado de Reagrupamiento - Zona de Asistencia puede variar de un equipo a otro, y nunca será inferior a 30 minutos obligatorios de la asistencia.
   - Se recomienda a los organizadores reducir en lo posible este tiempo máximo para que la competición no sufra interrupciones de larga duración.
   - 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 adelanto 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**

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 (2) 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 de150 euros por placa.

**11. Repostaje**

1. El repostaje debe realizarse delimitando una zona, después del CH de salida del PA, de15x20 metros para el mismo y antes del inicio del siguiente tramo cronometrado, dando un suplemento de 10 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. 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 fuertemente 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:
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 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 Legend Canarias: Piloto y Copiloto: a los 3 primeros clasificados – Trofeo
Clasificación General Grupo F: 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.

## ANEXO 1: TROFEO LEGEND CANARIAS DE RALLYES

### ART. 1: DEFINICION

1 LA F.C.A. establece un trofeo denominado **Trofeo Legend Canarias de Rallyes**, reservado a vehículos que cumplan los requisitos exigidos para ser considerados vehículos Históricos de Competición Leyendas.

### ART. 2: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Vehículos Históricos de Competición Grupos 1, 2, 3, 4, 5, A, N y B, homologados antes del 31 de diciembre de 1994 y los Grupos A y N homologados entre el 1 de enero de 1995 y el 31 de diciembre de 1999 que puedan acreditar palmarés o sean réplicas de vehículos con palmarés, incluyendo, en ambos casos, los vehículos Kit Car y WRC.

2 Los vehículos admitidos al Trofeo, se harán por petición previa a la FCA, enviando un correo a la secretaria de la Federación Canaria, adjuntando 2 fotografías del vehículo (Frontal con lateral izquierdo y Trasera con lateral derecho). Se deberá de acreditar el palmarés del vehículo o que sean réplicas de vehículos con palmarés contrastado, modelo exacto y nº de ficha de Homologación FIA. El Comité de Vehículos Históricos de la FCA aprobará o no la participación de estos vehículos en función su historial e imagen.

3 Originalidad y decoración: Primará los modelos que hayan tenido relevancia en competición, bien por su naturaleza puramente deportiva o bien porque en su día fueran modelos populares en los rallyes, se dará especial prioridad a aquellos vehículos o réplicas de los mismos, que porten decoración de época, sea esta cual sea, siempre y cuando se pueda acreditar con fotos y (o) documentos, que ha participado en algún rallye en épocas pasadas.

4 También tendrá especial relevancia su originalidad a nivel técnico, así como su aspecto exterior e interior. En este capítulo cabe reseñar que no se aceptará y ningún vehículo que porte luces auxiliares que no sean las propias de la época o que no tengan las formas propias de los diseños que en su día portaron. (Quedan prohibidas las parrillas tipo led o similares), ya que el espíritu nos hace ser inflexibles con este tipo de iluminación.

5 Notoriedad del equipo: así mismo, a la FCA puede reservarse el derecho de admitir a un equipo que, por su notoriedad, pueda ser de gran interés para el desarrollo del Trofeo, aunque por las razones que sean, no dispongan de una montura que se ajuste a los criterios anteriormente descritos.

### ART. 3: REGLAMENTO TÉCNICO

1 Será de aplicación en materia de Reglamentación, Modificaciones permitidas, Neumáticos, y Seguridad, lo establecido en el Reglamento Técnico del CERVH de la RFEdeA para la temporada en curso.

2 Los vehículos quedarán encuadrados en sus respectivos grupos y categorías que reglamenta el CCRA para la temporada en curso, con el añadido de “Legend”.

3 En caso de que un determinado vehículo no cumpla lo reglamentado en materia de Seguridad por sus características de su época, en casos excepcionales, será potestad de la FCA su autorización a la participación en las pruebas y en el Trofeo.

### ART. 4: TROFEOS

1 Se entregarán al final del campeonato trofeos a los tres primeros equipos clasificados.

# CAMPEONATODE CANARIAS DE RALLYES MIXTO TIERRA-ASFALTO – CCRM 2020

## ART. 1: ORGANIZACIÓN

1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para la temporada 2020 el Campeonato de Canarias de Rallyes Mixto de Tierra y Asfalto:

- Campeonato Rallyes Mixto de Tierra y Asfalto para Pilotos
- Campeonato Rallyes Mixto de Tierra y Asfalto Copilotos
- Campeonato Rallyes Mixto de Tierra y Asfalto Categorías
- Campeonato Rallyes Mixto de Tierra y Asfalto Junior (nacidos a partir del 1.1.1997)

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 2020.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto2020.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra 2020.
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2020.
- El C.D.I.

## ART. 2: ASPIRANTES

1 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: 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. 4: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Serán admitidos todos los vehículos recogidos en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto y Tierra, 2020.

## ART. 5: PRUEBAS PUNTUABLES

- RALLYE ISLA VERDE (CCRT)
- RALLYE ISLA DE LOS VOLCANES (CCRT)
- RALLYE TEROR (CCRA)
- RALLYE ORVECAME ISLA TENERIFE (CCRA)
- RALLYE DE TIERRA DE LA OLIVA (CCRT)

Todas las pruebas tendrán coeficiente 1.

## ART. 6: RESULTADOS A RETENER

1 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.

2 Para la clasificación final del campeonato se retendrán los cuatro (4) mejores resultados y será establecida, únicamente, entre los participantes que hayan tomado la salida al menos en dos (2) rallyes siendo obligatorio al menos uno de tierra y uno de asfalto.

3 La FCA se reserva el derecho de sustituir cualquier prueba no celebrada por otra que esté dentro del Campeonato de Canarias.

4 En caso de Empate será de aplicación el art. 3.9 de las PPCC FCA.

## ART. 7: PUBLICACION DE RESULTADOS

1 Será de aplicación ar Art. 3.3. de las Prescripciones Comunes de la FCA para la temporada 2020.

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

## ART. 8: PREMIOS Y TROFEOS

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

Clasificación General Pilotos y Copilotos: a los 3 primeros – Trofeo
Clasificación General por Categorías Piloto y Copiloto: al primer clasificado de cada Categoría – Trofeo.
Clasificación General Junior Piloto y Copiloto: a los 3 primeros – 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 –CCRS 2020

## ART. 1: ORGANIZACIÓN

1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2020 el siguiente Campeonato:

- Campeonato de Canarias de Rallysprint, para Pilotos y Copilotos.
- Campeonato de Canarias de Rallysprint por categorías.
- Campeonato de Canarias de Rallysprint Vehículos Históricos (Grupo H, Pre-81, Pre-90 y Categoría 5)
- Campeonato de Canarias de Grupo F.

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 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.

2 Se permite a los deportistas la participación con la licencia de Piloto Restringida y Copiloto Restringida.

## ART. 3: 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. 4: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Será de aplicación el art. 4 en su totalidad, el Reglamento Deportivo del CCRA 2020,

## ART. 5: PRUEBAS PUNTUABLES

1 Las pruebas puntuables para el Campeonato serán:

- RALLYSPRINT ARTENARA
- RALLYSPRINT CIELO DE LA PALMA
- RALLYSPRINT TOMAS VIERA
- RALLYSPRINT ATOGO
- RALLYSPRINT LA GOMERA
- RALLYSPRINT LA VEGA NUEVA

**3** Los derechos de inscripción para todas las pruebas 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. 6: RESULTADOS A RETENER

1 Se celebrará un Campeonato de seis (6) Rallysprint, 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, uno (1) en la isla de La Gomera y uno (1) en la Isla de Lanzarote designados por las Federaciones Territoriales correspondientes. Puntuarán todas las pruebas y tendrán coeficiente uno (1). Se retendrán los cuatro (4) mejores resultados.

2 La clasificación final será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en dos (2) pruebas

## 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 2020.

2 El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del participante en el Campeonato.

## ART. 8: OFICIALES

1 Art. 1.7 de las Prescripciones Comunes para la Temporada 2020

## ART. 9: CONDICIONES DE PRUEBAS PUNTUABLES

1 Será de aplicación el Art.13.15 PPCC de la FCA

2 Podrán participar vehículos de Regularidad Sport según lo reglamentado para el Campeonato Provincial, Interinsular o Insular que corresponda.

3 El intervalo de salida será a criterio del Director de Carrera.

## ART. 10: PUBLICACION DE RESULTADOS

1 Será de aplicación ar Art. 3.3. de las Prescripciones Comunes de la FCA para la temporada 2020.

2 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 la Federación Canaria de Automovilismo repartirá los siguientes Trofeos:

Clasificación General Pilotos y Copilotos: a los 3 primeros – Trofeo
Clasificación General por Categorías 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 F: Piloto y Copiloto: al primer clasificado – 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 MONTAÑA – CCM 2020

## ART. 1: ORGANIZACIÓN

1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2020 los siguientes Campeonatos de Montaña.
- Campeonato de Canarias de Montaña de Barquetas.
- Campeonato de Canarias de Montaña de Siluetas.
- Campeonato de Canarias de Montaña de Turismos.
- Campeonato de Canarias de Montaña de pilotos Categorías.
- Trofeo de Canarias de Grupo H-pre 81
- Trofeo de Canarias de Grupo H-pre 90
- Trofeo de Canarias de Grupo H- Categoría 5
- Trofeo de Canarias de Montaña Vehículos Históricos Legend.

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 2020.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña 2020.
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2020.
- El C.D.I.

## ART. 2: ASPIRANTES

1 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: 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 Barquetas, serán en clasificación independiente para cada modalidad, no puntuaran ni bloquearan entre ellos. (Figurará en primer lugar la clasificación de las Barquetas).

## ART. 4: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Los vehículos admitidos, en el Campeonato de Canarias de Montaña 2020, figuran en el cuadro adjunto.

**C.C.M. 2020**

**VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CANARIAS DE MONTAÑA 2020**

| CATEGORÍA | GRUPO | ABREVIATURA | REGLAMENTACIÓN | PESO MIN. (Kg) | BRIDA MAX (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | CN | CN | Artículo 259 - Anexo J FIA | Según Artículo 259 - 4.1 - Anexo J FIA | Según Artículo 259 - 5.2 - Anexo J FIA |
| | E2-SC | E2-SC | Artículo 277 - Anexo J FIA | Según Artículo 277 - 3 - Anexo J FIA | N/A |
| | CM+ | CM+ | Reglamento Técnico Específico CM+ RFEDA | Según Art. 3 de Reglamento Técnico Específico CM+ RFEDA | N/A |
| | Barqueta Nacional | BN | Reglamento Técnico Específico ADN o Federación Autonómica + Artículo 277.2, 277.3 y 259.16.4 del Anexo J FIA | Según Artículo 277 - 3 - Anexo J FIA Para Vehículos Asimilables a E2-SC | N/A |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | E2-SH | E2-SH | Artículo 277 - Anexo J FIA | Según Artículo 277 - 3 - Anexo J FIA | N/A |
| | CM Promoción | CM Promo | Reglamento Técnico Específico CM Promo RFEDA | Según Art. 3 de Reglamento Técnico Específico Promo RFEDA | N/A |
| | Silueta Nacional | S NAC | Según FH ADN Procedencia + Pasaporte Técnico RFEDA | Según FH ADN Procedencia | Según FH ADN Procedencia |
| | Prototipo E1 Nacional | E1N | Reglamento Técnico Específico Prototipo E1 Nacional RFEDA | Según Art. 3 de Reglamento Técnico Específico Proto E1N RFEDA | N/A |
| | Prototipo E2 Nacional | E2N | Reglamento Técnico Específico Prototipo E2 Nacional RFEDA | Según Art. 3 de Reglamento Técnico Específico Proto E2N RFEDA | N/A |
| | Junior CM | JR CM | Reglamento Técnico Específico CM Promo RFEDA | 470kg / 570kg | Según Anexo 1 Reglamento Técnico CEM |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | GT Cualquier Procedencia | GT | Anexos Técnicos 6 y 7 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA + Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña RFEDA | Según Anexo Técnico 7 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA | N/A |
| | Turismos Cualquier Procedencia | TC | Anexos Técnicos 6 y 7 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA + Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña RFEDA | Según Anexo Técnico 7 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA | N/A |
| | Históricos | H-81/H-90/H-5 | Reglamento Específico Copa de España de Vehículos Históricos de Montaña | Según Anexo K de FIA | Según Anexo K de FIA |

| | |
|---|---|
| Grupo FIA | |
| Grupo RFEDA | |

| C.C.M. 2020 |
| --- |
| CUADRO DE CLASES SEGÚN P.F. PARA GRUPOS GT Y TC DE LA CAT. 3 |

| P.F. | CLASE |
| --- | --- |
| 15 a 39 | 5 |
| 40 a 59 | 6a |
| 60 a 79 | 6b |
| 80 a 99 | 7a |
| 100 a 119 | 7b |
| 120 a 139 | 8a |
| 140 a 159 | 8b |
| 160 a 174 | 9a |
| 175 a 199 | 9b |
| >199 | 9c |

1.- La cilindrada referida en el cuadro de vehículos admitidos en el C.C.M. se refiere a la nominal.
2.- Los vehículos admitidos en el C.C.M. serán únicamente aquellos que aparecen en el cuadro correspondiente al mismo.
3.- Todos los Competidores tendrán acondicionados sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad aplicables a cada categoría y/o grupo según lo exigido en el Anexo J de FIA y resto de Reglamentos Nacionales y Autonómicos.
4.- El Equipamiento de Seguridad de los Deportistas será el establecido por el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
5.- Todos los Competidores deberán presentar la Ficha de Homologación y/o el I.D. del Perfomance Factor de FIA (https://performancefactor.fia.com) de sus vehículos en formato original.

6.- Las modificaciones permitidas son aquellas que establecen:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de RFEDA en lo que sea de aplicación.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña (CEM) y todos sus anexos.
- Todo aquello que no esté explícitamente reglamentado, no está admitido.

7.- Dentro del grupo de Históricos se establecen, con todas sus condiciones, los tres subgrupos (H pre 81, H pre 90 y H5) recogidos en el Reglamento Específico de la Copa de España de Vehículos Históricos de Montaña, el cual será de aplicación en lo que proceda.
8.- El montaje de cámaras abordo, tanto interiores como exteriores, estará a lo dispuesto en el anexo 9 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
9.- El pesaje de los vehículos se realizará de acuerdo a lo establecido en los reglamentos de RFEDA correspondientes. Cada vehículo debe cumplir con su peso en las condiciones establecidas en los citados reglamentos. En las Verificaciones Técnicas Previas de las pruebas existirá báscula a disposición de los equipos.
10.- Sobre los cristales laterales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto en las siguientes condiciones:

- Caracteres Helvética blanca de 6cm de alto y 1 cm de anchura de trazo.
- La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán mayúsculas, el resto minúsculas.

11.- En las pruebas de rango FCA, el tipo de neumáticos a utilizar será libre, siempre y cuando la totalidad de neumáticos montados en el vehículo sea del mimo tipo (serie o competición) estando prohibidos los de tacos y/o cualquier otro neumático que por sus condiciones suponga un peligro para la seguridad. Se permite el uso de calentadores.
12.- Sólo se permite la utilización de 2 turbos por prueba (el instalado en el vehículo y uno de repuesto) los cuales serán verificados y precintados o marcados por los Comisarios Técnicos durante la Verificaciones Previas. Las válvulas pop off serán verificadas y precintadas igualmente, siendo libre su número. El resto de repuestos será libre en su número.
13.- En pruebas de rango FIA o RFEDA, se estará a lo dispuesto en los reglamentos propios de FIA y RFEDA en todas sus condiciones.

**ART. 5: PRUEBAS PUNTUABLES**

1 Las pruebas puntuables para el Campeonato serán

- SUBIDA LOS LOROS (TF)
- SUBIDA LA PASADILLA(GC)
- SUBIDA DE HARÍA (LZ)
- SUBIDA HERMIGUA(GO)
- SUBIDA DE BETANCURIA(FV)
- SUBIDA A BARLOVENTO (LP)
- SUBIDA DE LA CUMBRE (HI)

Todas las pruebas tendrán coeficiente 1.

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**.**

**ART. 6: RESULTADOS A RETENER**

1 Se disputará un campeonato de 7 pruebas, una en cada isla.

2 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. 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 Art. 1.7 de las Prescripciones Comunes para la Temporada 2020

2 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.

   El Briefing con los participantes se realizará, como muy pronto, una (1) hora antes de la hora prevista de inicio de la prueba.

2 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.

3 El recorrido total no podrá superar 8,500 Kms., salvo autorización de la FCA.

4 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.

5 Opcionalmente y con el visto bueno de la FCA, los organizadores podrán celebrar las pruebas del campeonato con el formato establecido por la RFEDA

6 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 parar este tipo de vehículos. Los lastres serán precintados al vehículo.

7 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.

8 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.

9 Podrán participar vehículos de Regularidad Sport según lo reglamentado para el Campeonato Provincial, Interinsular o Insular que corresponda, así como vehículos de la categoría Legend en Regularidad Sport.

**ART. 10: PUBLICACION DE RESULTADOS**

1 Será de aplicación el Art. 3.3. de las Prescripciones Comunes de la FCA para la temporada 2020.

2 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 H- Categoría 5: Trofeo al primer clasificado.
- Clasificación General Vehículos Históricos Legend: Trofeo al primer clasificado
- Clasificación General Grupo F: Trofeo al primer clasificado.

1 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.

## ANEXO 1: TROFEO LEGEND DE CANARIAS DE MONTAÑA

### ART. 1: DEFINICION

1 LA F.C.A. establece un trofeo denominado **Trofeo Legend Canarias de Montaña**, reservado a vehículos que cumplan los requisitos exigidos para ser considerados vehículos Históricos de Competición Leyendas.

### ART. 2: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Vehículos Históricos de Competición Grupos 1, 2, 3, 4, 5, A, N y B, homologados antes del 31 de diciembre de 1994 y los Grupos A y N homologados entre el 1 de enero de 1995 y el 31 de diciembre de 1999 que puedan acreditar palmarés o sean réplicas de vehículos con palmarés, incluyendo, en ambos casos, los vehículos Kit Car y WRC.

2 Los vehículos admitidos al Trofeo, se harán por petición previa a la FCA, enviando un correo a la secretaria de la Federación Canaria, adjuntando 2 fotografías del vehículo (Frontal con lateral izquierdo y Trasera con lateral derecho). Se deberá de acreditar el palmarés del vehículo o que sean réplicas de vehículos con palmarés contrastado, modelo exacto y nº de ficha de Homologación FIA. El Comité de Vehículos Históricos de la FCA aprobará o no la participación de estos vehículos en función su historial e imagen.

3 Originalidad y decoración: Primará los modelos que hayan tenido relevancia en competición, bien por su naturaleza puramente deportiva o bien porque en su día fueran modelos populares en los rallyes, se dará especial prioridad a aquellos vehículos o réplicas de los mismos, que porten decoración de época, sea esta cual sea, siempre y cuando se pueda acreditar con fotos y (o) documentos, que ha participado en algún rallye en épocas pasadas.

4 También tendrá especial relevancia su originalidad a nivel técnico, así como su aspecto exterior e interior. En este capítulo cabe reseñar que no se aceptará y ningún vehículo que porte luces auxiliares que no sean las propias de la época o que no tengan las formas propias de los diseños que en su día portaron. (Quedan prohibidas las parrillas tipo led o similares), ya que el espíritu nos hace ser inflexibles con este tipo de iluminación.

5 Notoriedad del equipo: así mismo, a la FCA puede reservarse el derecho de admitir a un equipo que, por su notoriedad, pueda ser de gran interés para el desarrollo del Trofeo, aunque por las razones que sean, no dispongan de una montura que se ajuste a los criterios anteriormente descritos.

### ART. 3: REGLAMENTO TÉCNICO

1 Será de aplicación en materia de Reglamentación, Modificaciones permitidas, Neumáticos, y Seguridad, lo establecido en el Reglamento Técnico del CERVH de la RFEdeA para la temporada en curso.

2 Los vehículos quedarán encuadrados en sus respectivos grupos y categorías que reglamenta el CCM para la temporada en curso, con el añadido de “Legend”.

3 En caso de que un determinado vehículo no cumpla lo reglamentado en materia de Seguridad por sus características de su época, en casos excepcionales, será potestad de la FCA su autorización a la participación en las pruebas y en el Trofeo.

### ART. 4: TROFEOS

1 Se entregarán al final del campeonato trofeos a los tres primeros equipos clasificados.

# CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES EN TIERRA – CCRT 2020

## ART. 1: ORGANIZACIÓN

1 La Federación Canaria de Automovilismo organiza para la temporada 2020 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 de Canarias de Rallyes por Clases.
- Campeonato de Canarias de Automovilismo en Tierra (Rallys y Slalom)

2 Serán de Aplicación por orden de prelación:

- El presente Reglamento Deportivo.
- El Reglamento Particular de cada prueba.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes en Tierra.
- Las Prescripciones Comunes de la F.C.A
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallyes en Asfalto.
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2020
- 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: ASPIRANTES

1 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: 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. 4: VEHICULOS ADMITIDOS

1 Los vehículos admitidos, en el Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra 2020, figuran en el cuadro adjunto.

### C.C.R.T. 2020

VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES DE TIERRA 2020

| CATEGORÍA | GRUPO | ABREVIATURA | REGLAMENTACIÓN | PESO MIN. (Kg) | BRIDA MAX (mm) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | R5 | R5 | Artículo 261 - Anexo J FIA | 1230 | 32 |
| | Super 2000 (1.6 Turbo) | S2.0T | Artículo 255A - Anexo J FIA Año 2013 | 1200 | 28 |
| | Super 2000 (2.0 Atmosférico) | S2.0A | Artículo 255A - Anexo J FIA Año 2013 | 1200 | N/A |
| | World Rally Car 1.6 | WRC 1.6 | Artículo 255A - Anexo J FIA | 1190 | 36 |
| | Rallye GT | R-GT | Artículo 256 - Anexo J FIA | Según Pasaporte Técnico FIA | Según Pasaporte Técnico FIA |
| | R4 kit | R4 kit | Artículo 260E - Anexo J FIA | 1300 | 33 |
| | N | N | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha Homologación | 33 |
| | A>1600cc | A>1.6 | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | Nacional 1 4RM | N1 4RM | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 1 4RM de RFEDA | Según Tipo Tracción y Brida | Según Tipo Tracción y Peso |
| | Prototipo 4RM | Proto 4RM | Reglamento Técnico Específico Prototipos 4RM de RFEDA | Según Reglamento Específico | Según Reglamento Específico |
| | Prototipo E1 Nacional | Proto E1N | Reglamento Técnico Específico Vehículos Prototipo E1 Nacional RFEDA | Según Reglamento Específico | N/A |
| | Prototipo E2 Nacional | Proto E2N | Reglamento Técnico Específico Vehículos Prototipo E2 Nacional RFEDA | Según Reglamento Específico | N/A |
| | GT Rallye | GTR | Reglamento Técnico Específico GT Rallye RFEDA | Según Equilibrio Prestaciones | N/A |
| | Nacional 5 | N5 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 5 RFEDA | 1230 | 34 |
| | CET | CET | Reglamento Técnico Específico Vehículos CET RFEDA | Según Reglamento Específico | Según Reglamento Específico |
| | World Rally Car 2000cc | WRC 2.0 | Artículo 255 - Anexo J FIA | 1230 | 34 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | R3T | R3T | Artículo 260D - Anexo J FIA | 1080 | 29 |
| | R3D | R3D | Artículo 260D - Anexo J FIA | 1150 | 32 |
| | R3 | R3 | Artículo 260 - Anexo J FIA | 1080 | N/A |
| | R2 | R2 | Artículo 260 - Anexo J FIA | 1030 / 1080 | N/A |
| | R1 | R1 | Artículo 260 - Anexo J FIA | 980 / 1030 | N/A |
| | A<1600cc | A<1.6 | Artículo 255 - Anexo J FIA | Según Artículo 255-4.1 - Anexo J FIA | N/A |
| | N 2 Ruedas Motríces | N 2RM | Artículo 254 - Anexo J FIA | Según Ficha Homologación | |
| | Nacional 1 2RM | N1 2RM | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 1 2RM de RFEDA | Según Tipo Tracción y Brida | Según Tipo Tracción y Peso |
| | Prototipo 2RM | Proto 2RM | Reglamento Técnico Específico Prototipos 2RM de RFEDA | Según Reglamento Específico | Según Reglamento Específico |
| | Nacional 2 | N2 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 2 RFEDA | Según Ficha Homologación RFEDA | Según Ficha Homologación RFEDA |
| | Nacional 3 | N3 | Reglamento Técnico Específico Grupo Nacional 3 RFEDA | Según Ficha Homologación | Según Ficha Homologación |
| | Históricos | H-81/H-90/H-5 | Reglamento Específico Campeonato de España de Rallyes de Velocidad Para Vehículos Históricos | Según Anexo K de FIA | Según Anexo K de FIA |
| | Monomarca | M | Reglamento Específico Monomarca RFEDA de Rallyes | Según Copa Monomarca | Según Copa Monomarca |

| | |
|---|---|
| Grupo FIA | |
| Grupo RFEDA | |
| Grupo FCA | |

1 La cilindrada referida en el cuadro de vehículos admitidos en el C.C.R.T. se refiere a la nominal
2 Los vehículos admitidos en el C.C.R.T. serán únicamente aquellos que aparecen en el cuadro correspondiente al mismo.
3 Todos los Competidores tendrán acondicionados sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad aplicables a cada categoría y/o grupo según lo exigido en el Anexo J de FIA y resto de Reglamentos Nacionales y Autonómicos.
4 El Equipamiento de Seguridad de los Deportistas será el establecido por el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
5 Todos los Competidores deberán presentar la Ficha de Homologación de sus vehículos en formato original.
6 Las modificaciones permitidas son aquellas que establecen:
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de RFEDA en lo que sea de aplicación.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra (CERT) y todos sus anexos.
- Todo aquello que no esté explícitamente reglamentado, no está admitido.

7 Dentro del grupo de Históricos se establecen, con todas sus condiciones, los tres subgrupos (H pre 81, H pre 90 y H5) recogidos en el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos, el cual será de aplicación en lo que proceda.
8 El montaje de cámaras abordo, tanto interiores como exteriores, estará a lo dispuesto en el anexo 9 deLas Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
9 El pesaje de los vehículos se realizará de acuerdo a lo establecido en los reglamentos de RFEDA correspondientes. Cada vehículo debe cumplir con su peso en las condiciones establecidas en los citados reglamentos. En las Verificaciones Técnicas Previas de las pruebas existirá báscula a disposición de los equipos.
10 En las pruebas de rango FCA, en materia de neumáticos se estará a lo dispuesto en el Reglamento Deportivo del CERT de RFEDA, excepto en el número de neumáticos a utilizar el cual será libre. Se permite el uso de calentadores.
11 Todos los vehículos cuya homologación FIA se encontrase en vigor a fecha 1 de enero de 2017, deberán adaptarse a lo establecido en el artículo 253.14 del Anexo J de FIA referente a la obligatoriedad de la utilización de depósitos de seguridad para Rallyes.
12 Sólo se permite la utilización de 2 turbos por prueba (el instalado en el vehículo y uno de repuesto) los cuales serán verificados y precintados o marcados por los Comisarios Técnicos durante la Verificaciones Previas. Las válvulas pop off serán verificadas y precintadas igualmente, siendo libre su número. El resto de repuestos será libre en su número.
13 Se establece una prórroga (hasta el 31 de diciembre de 2020) para que aquellos vehículos encuadrados dentro del grupo Prototipo4RM y Prototipo 2RM de RFEDA puedan adaptarse al Reglamento Técnico de Prototipos de la RFEDA únicamente en cuanto a peso mínimo y a depósito de seguridad se refiere.
14 Todos los vehículos deberán llevar faldillas en sus ruedas motrices.
15 En pruebas de rango FIA o RFEDA, se estará a lo dispuesto en los reglamentos propios de FIA y RFEDA en todas sus condiciones.
16 Se autoriza la participación de vehículos de Regularidad, conforme al Reglamento Deportivo del CERTT 2020

**ART. 5: PUNTUACIONESY PRUEBAS PUNTUABLES**

1 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.

2 Puntuarán todas las pruebas y todas tendrán coeficiente uno (1), excepto los Rallyes Isla Verde e Isla de Los Volcanes que tendrán coeficiente uno con tres (1,3) cada uno de ellos.

3 Pruebas Puntuables:

- RALLYE ISLA DE TENERIFE (TF)
- RALLYE ISLA VERDE (LP)
- RALLYE GRAN CANARIA (GC)
- RALLYE ISLA DE LOS VOLCANES (LZ)
- RALLYE LA OLIVA (FV)

4. 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

**ART. 6: RESULTADOS A RETENER**

1 Para la clasificación final del campeonato se retendrá cuatro (4)resultados y será establecida, únicamente, entre los participantes que hayan tomado la salida al menos en dos (2) rallyes.

2 Se designan el Rally Puerto del Rosario y el Rally de Antigua comopruebas 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. 7:CONDICIONES DE LAS PRUEBAS PUNTUABLES**

1 Las Pruebas Especiales serán “No asfaltadas”, o en su caso se aconseja 90% no asfaltado.

Las pruebas puntuables deberán tener entre 40 y 90 kms de tramos cronometrados, y contará como mínimo con dos 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 discurra 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 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 con la condición de comunicar su intención por escrito al Director de Carrera y con el tiempo suficiente para su aceptación, para que autorice su reincorporación a la prueba.

El equipo deberá incorporarse al rallye en el Reagrupamiento previo al inicio de la Sección en la que quiera volver a participar.

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 (5) minutos, que se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.

A los vehículos inscritos en una Copa de promoción, reconocida por la F.C.A., se tomará como tiempo de referencia el peor tiempo de los realizados por un participante en la misma

El Director de Carrera reposicionará al equipo en el lugar del orden de salida del Reagrupamiento que crea más conveniente, A criterio del D,C, pero nunca dentro de los 10 primeros clasificados en el momento de su reincorporación. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de la decisión o decisiones que haya tomado al

respecto. 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.

Si la retirada se ha realizado en el recorrido entre el último tramo cronometrado de una Sección y la llegada al Reagrupamiento de la misma, la sanción de 5 minutos se añadirá al tiempo efectivamente realizado en el citado último Tramo Cronometrado.

11 Para facilitar la reincorporación de los participantes, se entregará al comienzo de la prueba un Carnet de Control con todas las Secciones del Rally. Es responsabilidad del equipo participante mantenerlo durante todo el desarrollo del rally y presentarlo a requerimiento de los oficiales.

12 Cuando un organizador realice ceremonia de salida el día anterior a la celebración de la prueba, para promover el descanso adecuado de los deportistas, la misma se realizará por orden de lista de inscritos o por orden de salida del día siguiente.

13 No se permite la celebración de tramos cronometrados nocturnos, salvo que se trate de un tramo espectáculo, el cual tiene que estar perfectamente acondicionado, regado e iluminado

14 Tramo Cronometrado Plus (TC Plus):

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

Las características de dicho tramo son:

- Será un Tramo más de los tramos cronometrados del rallye. La FCA podrá autorizar que sea el Tramo Espectáculo del Rally.
- La distancia debe estar comprendida entre 5 y 15 Km.
- Se recomienda que sea un tramo característico y espectacular del Rally.
- El TC Plus deberá figurar en el Plan de Seguridad como otro tramo más.
- Será un tramo diurno para todos los participantes.
- 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.

### 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.

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

- Clasificación General Pilotos: a los 3 primeros – Trofeo
- Clasificación General Copilotos: a los 3 primeros - Trofeo
- Clasificación General por Clases Piloto y Copiloto: al primer clasificado de cada Clase – Trofeo.

3 En caso que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por clase se acumularán en el mismo trofeo ambos premios.

## ANEXO 1: 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 slalom 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 slalom, 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 – CCST 2020

**ART. 1: ORGANIZACIÓN.**

1 La Federación Canaria de Automovilismo, establece y organiza para 2020el CAMPEONATO DE CANARIAS DE SLALOM en Tierra. De este Campeonato derivarán:

- Campeonato de Slalom de Turismos
- Campeonato de Slalom de Monoplazas
- Campeonato de Slalom de Súper buggy
- Campeonato de Slalom por clases.

2 Serán de Aplicación por orden de prelación:

- El presente Reglamento Deportivo.
- El Reglamento Particular de cada Prueba.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de Canarias de Rallyes en Tierra.
- Las Prescripciones Comunes de la F.C.A.

2 La Federación Canaria de Automovilismo resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.

**Art. 2: ASPIRANTES**

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.

4 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.

5 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.

6 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.

7 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 disciplinay/o Juez Único de la F.C.A.

**Art. 3: 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. 4: VEHICULOS ADMITIDOS**

1 Los vehículos admitidos, en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Slaloms 2020, figuran en el cuadro adjunto.

# C.C.S. 2020

## VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CANARIAS DE SLALOMS DE TIERRA 2020

| AGRUPACIÓN | CLASE | ABREVIATURA | DEFINICIÓN | REGLAMENTO |
|---|---|---|---|---|
| A | 1 | A1 | Vehículos Tipo Turismo de Tracción Trasera Con Cilindrada <=1600cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| | 2 | A2 | Vehículos Tipo turismo de Tracción Trasera Con Cilindrada >=1601cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| B | 3 | B3 | Vehículos Tipo Turismo de Tracción Delantera Con Cilindrada <=1400cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| | 4 | B4 | Vehículos Tipo Turismo de Tracción Delantera Con Cilindrada >=1401cc y <=1600cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| | 5 | B5 | Vehículos Tipo Turismo de Tracción Delantera Con Cilindrada >=1601cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| C | 6 | C6 | Vehículos Tipo Turismo de Tracción Total Con Cilindrada <=1600cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| | 7 | C7 | Vehículos Tipo Turismo de Tracción Total Con Cilindrada >=1601cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| D | 8 | D8 | Vehículos Tipo Todo Terreno de Tracción Total Con Cilindrada <=2000cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| | 9 | D9 | Vehículos Tipo Todo Terreno de Tracción Total Con Cilindrada >=2001cc | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| E | 10 | E10 | Vehículos Tipo Car Cross Con Cilindrada <=600cc | Según Reglamento Técnico Específico Vehículos Tipo Car Cross de RFEDA |
| | 11 | E11 | Vehículos Tipo Car Cross Con Cilindrada >=601cc | Según Reglamento Técnico Específico Vehículos Tipo Car Cross de RFEDA, a Excepción de la Cilindrada |
| F | 12 | F12 | Vehículos Tipo Super Buggy | Artículo 279A - Anexo J de FIA |

| Grupo FCA | |
|---|---|

2. La cilindrada para la asignación de clase en los vehículos en el cuadro de vehículos admitidos en el C.C.S. será la siguiente:
   - Para vehículos atmosféricos se tomará su cilindrada nominal.
   - Para vehículos sobrealimentados se tomará su cilindrada corregida (resultante de multiplicar por el factor 1.7 su cilindrada nominal).
3. Los vehículos admitidos en el C.C.S. serán únicamente aquellos que aparecen en el cuadro correspondiente al mismo.
4. El Equipamiento de Seguridad de los Deportistas será el establecido por el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
5. El montaje de cámaras abordo, tanto interiores como exteriores, estará a lo dispuesto en el anexo 9 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
6. Todos los Competidores tendrán acondicionados sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad aplicables a cada categoría y/o grupo según lo exigido en el Anexo J de FIA y resto de Reglamentos Nacionales y Autonómicos.
7. Todos los vehículos (excepto Car Cross) deberán llevar obligatoriamente el parabrisas de vidrio laminado. El resto de lunas podrá ser de PTG, no admitiéndose el metacrilato.
8. Todos los vehículos habrán de llevar faldillas en sus ruedas motrices.
9. Todos los vehículos deben poseer dos fijaciones suplementarias (trabas metálicas) “tipo americano” en el capó y dos en el maletero, dejando inoperante el cierre de origen en las condiciones descritas en el artículo 253.5 del anexo J de FIA.
10. En todas las pruebas los vehículos irán provistos de cortacorriente según el artículo 253.13 del anexo J de FIA. El cortacorriente deberá ser accionado por una palanca o interruptor fijado a la carrocería. No se permite el mando exterior por cable sin funda.
11. En las pruebas de rango FCA, el tipo de neumáticos a utilizar será libre, estando prohibido cualquier neumático que por sus condiciones suponga un peligro para la seguridad. Se permite el uso de calentadores.
12. Todos los vehículos deben llevar instalado un extintor manual y un sistema de extinción automático según el artículo 253.7 del anexo J de FIA.
13. Todos los vehículos estarán a lo dispuesto; en materia de seguridad, a lo establecido en el artículo 253 del anexo J de FIA del año 2016, excepto aquellos vehículos con homologación FIA o RFEDA en vigor que lo estarán al del año en curso.
14. Todos los vehículos que participen en el C.C.S. y sean vehículos del Grupo R de FIA y del Grupo Nacional de RFEDA, deberán hacerlo de acuerdo a su reglamentación específica en todos sus aspectos, además de presentar la Ficha de Homologación en formato original.

**ART. 5: PRUEBAS PUNTUABLES**

- SLALOM DE TINAJO – ISLA DE LANZAROTE
- SLALOM ADEA (LA PALMA)
- SLALOM DE LA PICONERA (FUERTEVENTURA)
- SLALOM DE ARICO (TENERIFE)
- SLALOM EL HIERRO (EL HIERRO)
- SLALOM CDIC - GRAN CANARIA

Todas las pruebas tendrán coeficiente 1.

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. 6: RESULTADOS A RETENER**

1 Para la clasificación final del campeonato se retendrá cuatro (4) resultados y será establecida, únicamente, entre los participantes que hayan tomado la salida al menos en dos (2) Slalom.

**ART. 7: CONDICIONES DE LAS PRUEBAS 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 distancia máxima 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 terminaren 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 2020, 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 2020, aunando los dos campeonatos en una sola prueba. Los permisos, seguros, documentación etc. serán independientes.

**ART. 8: 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.

2 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 – CCVC 2020

## REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS

### 1. ORGANIZACIÓN

La Federación Canaria de Automovilismo, organiza para el año 2020 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)
- Campeonato de Canarias KAR CROSS

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 2020
- Campeonatos, copas, trofeos y Challenges de Velocidad en Circuito de España 2020.

### 2. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

1. Los vehículos admitidos, en el Campeonato de Canarias de Velocidad en circuitos 2020, figuran en el cuadro adjunto

**C.C.V.C. 2020**

**VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CANARIAS DE VELOCIDAD EN CIRCUITO 2020**

| AGRUPACIÓN | ABREVIATURA | DEFINICIÓN | REGLAMENTO |
|---|---|---|---|
| CAMPEONATO EXTREME | CEXT | 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 | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| CAMPEONATO SUPER SPORT | CSS | Vehículos con independencia de sus características técnicas y de cilindrada superior a | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| CAMPEONATO SUPER SPORT 2 | CSS 2 | Vehículos con independencia de sus características técnicas y de cilindrada entre 1.600 | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| CAMPEONATO SPORT | CS | Vehículos con independencia de sus características técnicas y de cilindrada igual o | Medidas de Seguridad Según Artículo 253 - Anexo J de FIA de Año 2016 |
| CAMPEONATO CM | CCM | Vehículos tipo "CM", con independencia de su cilindrada. | Reglamento Técnico Específico CM RFEDA |

| Grupo FCA | |
|---|---|

2. La cilindrada referida en el cuadro de vehículos admitidos en el C.C.V.C. se refiere a la nominal.
3. Todos los Competidores tendrán acondicionados sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad aplicables a cada categoría y/o grupo según lo exigido en el Anexo J de FIA y resto de Reglamentos Nacionales y Autonómicos.
4. El montaje de cámaras a bordo, tanto interiores como exteriores, estará a lo dispuesto en el anexo 9 de lasPrescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
5. El Equipamiento de Seguridad de los Deportistas será el establecido por el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE) de la RFEDA.
6. Todos los vehículos (excepto monoplazas) deberán llevar obligatoriamente el parabrisas de vidrio laminado. El resto de lunas podrá ser de PTG, no admitiéndose el metacrilato.
7. Todos los vehículos deben poseer dos fijaciones suplementarias (trabas metálicas) "tipo americano" en el capó y dos en el maletero, dejando inoperante el cierre de origen en las condiciones descritas en el artículo 253.5 del anexo J de FIA.

8. En todas las pruebas los vehículos irán provistos de cortacorriente según el artículo 253.13 del anexo J de FIA. El cortacorriente deberá ser accionado por una palanca o interruptor fijado a la carrocería. No se permite el mando exterior por cable sin funda.
9. En las pruebas de rango FCA, el tipo de neumáticos a utilizar será libre, estando prohibido cualquier neumático que por sus condiciones suponga un peligro para la seguridad. Se permite el uso de calentadores.
10. Todos los vehículos deben llevar instalado un extintor manual y un sistema de extinción automático según el artículo 253.7 del anexo J de FIA.
11. Todos los vehículos estarán a lo dispuesto en materia de seguridad, a lo establecido en el artículo 253 del anexo J de FIA del año 2016, excepto

**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.

El Organizador designará al Director de Carrera y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta

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 PitLane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en los siguientes 2 pasos por la entrada a PitLane 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.

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.En materia de seguridad todos los vehículos deberán cumplir obligatoriamente con lo dispuesto en el artículo 253 del Anexo “J” correspondiente al año 2016 para todos los vehículos homologados hasta el 31 de diciembre de 2016 y para aquellos que nunca hayan tenido homologación. Para los vehículos homologados a partir de 01 de enero de 2017, el anexo “J” de referencia será el 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, PitLane, 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, PitLane 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 PitLane 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 PitLane 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 2020.

8.2. La circulación por el PitLane, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 40 Km./h. Está prohibido empujar un vehículo en PitLane, 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 conllevara 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.

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 PitLane 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 PitLane 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 PitLane. El Safety Car esperara al frente de la línea de salida hasta la pancarta de 2 min. Momento que quedará cerrado el PitLane.
13.5 Inicio de la vuelta de formación, En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y en sus posiciones, el estárter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo. Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado, pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado. Si la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será llamado al PitLane 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 PitLane, y su lugar de la Parrilla quedará vacante. El equipo de dicho vehículo puede en PitLane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el PitLane. Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el PitLane 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 PitLane 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 REGULARIDAD SPORTEN RALLYES

**REGLAMENTO DEPORTIVO**

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

## 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

**1.** La Federación Canaria de Automovilismo convoca para el año 2020 los siguientes Campeonatos de Rallyes de Regularidad Sport para Vehículos Históricos:

- Campeonato Regularidad Sport para Pilotos y Copilotos.
- Campeonato Regularidad para Pilotos y Copilotos
- Campeonato de Clubes.
- (se recoge en Art.19.4)

**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) en lo que sea de su aplicación).
- Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challengue 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 serán las siguientes:

RALLYE ORVECAME NORTE (*)
RALLYE GRAN CANARIA (*)
RALLYE COMARCA NORTE (*)
RALLYE LA PALMA ISLA BONITA
RALLYE TEROR – GCH
RALLYE ORVECAME ISLA TENERIFE

**2**.- Todas las pruebas tendrán coeficiente 1.
**3**. 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.
**4**. La FCA podrá designar un Observador que evaluará las pruebas celebradas, conforme al modelo de Informe de Inspección aprobado por la Junta de Gobierno de la FCA, de cara a mantener su inclusión en el calendario como prueba puntuable para la especialidad para el siguiente año. En caso de ausencia de Observador de la FCA, también se tendrá en cuenta los informes de observación de las Federaciones Insulares/Interinsulares, encargadas de decidir las pruebas puntuables de cada Provincia

## 3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

**1**. Las establecidas en las prescripciones comunes del Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto 2020

## 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 igual CERVH/2020)

**1.** Los vehículos admitidos en el Certamen Autonómico de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos, son los admitidos por el art. 5.1 del RD del Campeonato de España de Regularidad Sport y Regularidad. (Vehículos de calle construidos entre el 01.01.1931 y el 31.12.1957 y Grupos 1, 2, 3, 4, A, N o B homologados entre el 01.01.1958 y el 31.12.1990).

**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.

La Comisión de Clásicos de la FCA se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no cumplan con este artículo en su totalidad.

En el caso de aprobar un vehículo con carrocería tipo cabrío, este estará únicamente admitido en el Campeonato de Canarias de Regularidad, no siendo aceptado en el Campeonato de Canarias de Regularidad Sport.

Todos los vehículos deberán disponer de un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico emitido por una A.D.N. (Autoridad Deportiva Nacional) o por la FIA.

Para poder obtener el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico los interesados deberán dirigirse al Departamento Técnico de la FCA, con la que se podrá concertar una fecha para la verificación del vehículo en cuestión, y en caso de ser aceptado, se le expedirá el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico y se le incluirá en la lista de vehículos admitidos al certamen.

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

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

3. Se permite cambiar el motor por uno posterior a la época del coche, siempre bajo la supervisión de la Comisión de Históricos que deberá dar su conformidad. En cualquier caso, nunca podrán montar un motor de especificaciones posteriores a 1990.

4. El Comité Organizador se reserva el derecho de estudiar -y admitir- cada solicitud de inscripción de un vehículo determinado, sobre las bases indicadas a continuación:
- Tendrán preferencia de inscripción los vehículos preparados sobre los de serie.
- Los más antiguos sobre los más modernos.
- Y los que tengan palmarés histórico sobre los que no lo tengan.

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

6. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación. Será obligatorio que todos los vehículos guarden la estética de la época según si ficha de homologación.

**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 en su totalidad el art. 6 de las PPCC de la FCA.
**2.** Los derechos de inscripción para todas las pruebas puntuables del Campeonato estarán recogidos en el art. 6.9 de las ppcc de la FCA del año en curso
**8) PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION**
1. La serie de estos números será específica y correlativa para los vehículos históricos que participen en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Regularidad, comenzando con el nº 201.
2. Los Organizadores entregaran como mínimo a cada equipo, un juego de números, y número fluorescente para el cristal trasero en caso de que la prueba tenga tramos nocturnos, así como la publicidad obligatoria, cumpliendo las medidas reglamentarias establecidas en las prescripciones comunes del FCA 2020.

**9) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**
**1.** La longitud de los tramos cronometrados de regularidad debe ser exacta, con precisión a la decena de metros, y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal, pero indicando, en todo caso, el criterio utilizado para determinarla. Todo el recorrido del rallye será medido con un aparato tipo Terratrip, utilizando el mismo calibre y condiciones.
**2.** En aras de garantizar la equidad, se recomienda a los organizadores que no publiquen -en ningún caso- los puntos exactos en los que se situarán los controles intermedios de los tramos de regularidad.
**3.** A la publicación reglamentaria del Rutómetro de las prueba, este deberá contener las mediciones de los tramos cronometrados y recorridos de enlace, que serán los mismos para velocidad que para la regularidad. La información de las salidas y metas de los tramos cronometrados, se publicarán con fotografía detallada.

**10) CARNET DE CONTROL**
**1.** En la salida del rallye, cada equipo recibirá un Carnet de Control en el que figurarán la hora de salida y el tiempo concedido para cubrir la distancia al siguiente control horario. Este Carnet deberá ser entregado en la llegada de cada Sección, siendo reemplazado por uno nuevo en la salida de la siguiente.
**2.** El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.
**3.** El Carnet de Control deberá entregarse en cualquier momento a petición de un Comisario, (particularmente en todos los puestos de Control), o presentarlo personalmente un miembro del equipo, para ser visado.

**4.** A menos que fuera autorizada por un Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el Carnet de Control, entrañará una penalización de 10.000 puntos.
**5.** La ausencia de visado, en no importa qué Control, o la no entrega del Carnet de Control en todos los puestos de Control (Horario o de Paso), entrañará una penalización que puede llegar hasta la exclusión en caso de reiteración.
**6.** La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.
**7.** Únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.
**8.** Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la exclusión automática del participante, así como cualquier parada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 15 minutos. En estos casos el participante deberá entregar el carnet de control.

**11) TRAMO DE CALIBRACION**
**1.** El organizador deberá facilitar con antelación a los participantes la situación y longitud exacta (a la decena de metros) de un
"Tramo de Calibración" de longitud entre 5 y 8 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del Rutómetro oficial.

En la medida de lo posible, el tramo de calibración deberá estar situado dentro del itinerario del rallye entre la salida del mismo y el primer tramo cronometrado. No obstante sería válido cualquier otro tramo de calibración situado cerca de la salida del meeting y fuera del recorrido del rallye a celebrar. Se podrán establecer Tramos de Calibración Tipo.

**2.** El tramo de calibración deberá ser publicado con la divulgación del recorrido del rallye y no podrá discurrir por autovías, autopistas, 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. de A., una A.D.N. o por la FCA en las condiciones del Reglamento Técnico del Campeonato.
**3.** Los Comisarios Técnicos y Deportivos pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la prueba.
**4.** A la terminación del rallye, los coches quedarán en régimen de "Parque Cerrado" a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio.
**5.** En el caso de que un participante se negara a ser verificado en cualquier momento de la prueba, este será excluido de la misma y del Campeonato no pudiendo volver a participar en lo que resta de temporada

**13) SALIDA**
**13.1. L**a 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.**
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 "auto salida".

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

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

**15.2. Medias en tramo cronometrado:**

**1.** Se establecerán dos (2) medias, una para el Campeonato de Regularidad Sport (Media Alta), otra para el Campeonato de Regularidad (Media Baja, entre el 10 y15% inferior a RS). Siendo el orden de los vehículos inscritos, primero la Regularidad Sport y luego la Regularidad

**2.** Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la Comisión de Regularidad Sport de la FCA. Deberá establecerse una segunda media excepcional inferior **en 8 Km/h** a la anterior, para condiciones climatológicas adversas

**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. Se recomienda cuando haya un tramo a más de dos pasadas, se cambien las medias dentro del tramo en la última pasada.

**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 Agua" 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 se creará un grupo de whatsapp por prueba con todos los participantes (Piloto y copiloto) y el Responsable de la Regularidad Sport, para facilitar la comunicación por mensaje entre Dirección de Carrera, relaciones participantes y quipos participantes

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

- Será decidida, exclusivamente, por el Director de Carrera.
- El Director de Carrera informará a los Jefes de Tramo.
- El Jefe de Tramo será el responsable de mostrar, siempre, un cartel que indique el tipo de media a utilizar que refleje lo siguiente:
- El cartel será mostrado en cada Control Horario (CH) previo a cada Tramo Cronometrado (TC).
- Las dimensiones de los carteles serán de 50 x 25 cm.

**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.** Prevalecerá como hora oficial del rallye la hora GPS, que coincidirá con la hora oficial del Rallye, recogida el reglamento particular de la prueba.

**2**. 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.

**3.** 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.

Será obligatorio en los Tramos cronometrados programados a doble o más pasadas, que los controles secretos de los mismos sean diferentes al menos con una distancia mínima entre ellos de 300 mts.

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.

**4.** El organizador fijará los puntos de los de controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado a su criterio, de acuerdo con el siguiente esquema, más **el control de paso por Meta** que será obligatorio. Sumará el control de Meta como un control más a efectos de la clasificación de cada tramo.

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

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

**6.** En el caso de que un vehículo no dejara constancia de su paso por un control intermedio, pero sí en el anterior o posterior a éste, se le aplicará como penalización en el control no marcado la media aritmética de las penalizaciones obtenidas en los controles anterior y posterior. En el caso de que lo anterior le ocurriese a un determinado número de vehículos -a determinar por los Comisarios Deportivos-, estos podrían optar por imponer a todos los afectados la penalización previamente indicada o proceder a la anulación de ese control para todos los participantes.
**7.** 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.

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

**10. 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 tercera se tomará la segunda. En cualquier otro supuesto, el Colegio de Comisarios Deportivos, podrán adoptar cualquier otra decisión que consideren más adecuada.
**11. 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 valido el tiempo de paso por meta como único control del tramo, aplicando como puntos de penalización la diferencia de la hora teórica programada de acuerdo a las velocidades medias previstas a la salida del tramo, con el tiempo de paso por meta.
**15.4. Penalizaciones:**
**a)** Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control (secreto o anunciado) de un tramo de regularidad.
**b)** Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.
**c)** Se aplicarán 10 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 150 puntos, equivalentes a 15 minutos que supondrá la exclusión del participante).
**d)** Se aplicarán 90 puntos por ausencia de anotación oficial en el carnet de ruta de un Control Horario o de Paso.
**e)** Se aplicarán 100 puntos por adelanto (1ª y 2ª vez) superior al 10% sobre el tiempo ideal en un punto de control intermedio, Siempre que se valoré por parte del CCDD exceso de velocidad continua al paso por los controles de todo el tramo, y no de forma puntual. En caso de reincidencia en más tramos cronometrados a criterio del CCDD, el equipo podrá ser descalificado de la prueba.
**f)** Se aplicará 20 puntos de penalización, al primer control secreto del tramo por salir con adelanto a su tiempo real.
**g) Otras Penalizaciones**: Serán de aplicación las penalizaciones reflejadas en el anexo 1 del CERVH.

**16) CLASIFICACIONES**
**1.** El orden de clasificación se realizará en función de la suma de puntos, más las penalizaciones, y de menos a más, declarándose ganador de la prueba el que menos puntos haya acumulado por certamen.
**2.** La clasificación, con los puntos de penalización por adelanto o retraso en cada control, y la general acumulada después de cada tramo cronometrado, deberá estar disponible en la web designada por la organización en un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último coche de regularidad por meta.
**3.** Asimismo, en la última pasada por cada tramo cronometrado deberán publicarse las distancias de los controles secretos.

**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 al primer clasificado de cada certamen (Piloto y Copiloto)
**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 Sport como el Campeonato de Regularidad . Es decir, se sumarian los puntos de los tres primeros de Media alta y los tres primeros de Media baja, en un solo Campeonato.
La atribución de puntos se hará por el baremo establecido en el art. 3.3 de las prescripciones comunes de la FCA .El ganador final del trofeo será el club/escudería que más puntos acumule a lo largo de la temporada.

**19) FORMA DE PUNTUACIÓN**
**1.** Los Certámenes convocados de Regularidad para Vehículos Históricos (pilotos y copilotos) se adjudicarán al participante de cada uno de ellos que haya obtenido un mayor número de puntos en el conjunto de pruebas que se celebren, según lo establecido en el art. 3 las Prescripciones Comunes de la FCA.
**2**. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general scratch independientes, que comprenderá a todos los participantes de los Campeonatos de Regularidad Sport (Media alta) y Regularidad (media baja). La atribución de puntos se hará por baremo establecido en el art. 3.3 de las prescripciones comunes de la FCA.
**3.** 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 dos campeonatos.
**4.** Atribución adicional de puntos por prueba (solo para el certamen de Regularidad Media Baja
- Hándicap cilindrada: Por la cilindrada del motor

- 3 puntos hasta 1150 cc.
- 2 puntos, desde 1151 cc hasta 1600 cc.
- 1 punto desde 1601 cc hasta 2000 cc.

**20) RESULTADOS A RETENER**
**1.** Puntuarán todas las pruebas reflejadas en el Art. 2. Para la clasificación final del campeonato y sus diferentes apartados se retendrán los cuatro (4) mejores resultados y será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en tres (3) pruebas, siendo dos obligadas fuera de su isla de residencia. Se entiende como participación en una prueba, el hecho de estar inscrito en la misma y tomar la salida.
**2**. En caso de que no se celebrará o se suspendiera una prueba programada dentro del Campeonato, se seguiría aplicando lo reglamentado en el Art. 20.1.

**21) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL DEL CAMPEONATO**
En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en el Art. 3 de las PPCC de la FCA 2020

**22) RECONOCIMIENTOS**
**1**. Será de aplicación el Art. 11 de las PPCC de la FCA 2020.

## REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES DE REGULARIAD SPORT 2020

**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-Participantes**

**1. Vestimenta ignifuga**
Será obligatorio el uso del equipamiento de seguridad correspondiente establecido para la especialidad en su totalidad según norma FIA 8828-2000 y conformes al anexo L del CDI en su capítulo III 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.
**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. Los Cascos deberán de tener dispositivo para sujeción del Hans, de acuerdo a la Lista Técnica nº 29.
**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 (Capitulo 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 fuertemente que todos los vehículos estén equipados con un sistema de extinción de acuerdo con el Art. 253 7.2 del anexo J del CDI, así como un extintor manual de acuerdo con el art. 253.7.3 del Anexo J del CDI.
**2. Arneses**

Será obligatorio el uso de arneses de prueba, en conformidad con el Anexo J del CDI (de su época) con homologación FIA vigente o no.-Solo se aceptan arneses que se encuentren en perfecto estado de conservación (sin roturas ni deshilacha duras) y sus anclajes, perfectamente instalados y sin signos de corrosión. Es obligatorio llevar a bordo **dos cutters** en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses abrochados.

**3. Cortacorrientes**

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

**4. Estructura de Seguridad**

Para todos los vehículos : Será obligatorio la instalación de una estructura **de seguridad**, de conformidad con el anexo K al C.D.I. (de su época).

Está aceptación 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.

Será obligatorio el uso de asientos en conformidad con el Anexo J del C.D.I. (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 y recogido en el pasaporte técnico del vehículo.

**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 la Comisión de Regularidad de la FCA y recogido en el pasaporte técnico del vehículo.

**6. Conducciones interiores**

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

**7. Lunas**

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

**8. Pantallas de Protección**

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

**9. Sistema de Lubricación**

Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, este debe estar equipado del tal forma que los 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 siempre 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, admitiendo se neumáticos tanto del tipo Moldeados, como Asimétricos, estando expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”.

**4) INSTRUMENTACIÓN**

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

El número máximo de aparatos de medición interconectados con el vehículo se limita a uno (1)

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

- 1ª infracción, 10.000 puntos
- 2ª infracción Descalificación

# CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING – CCVC 2020

**ART. 1: 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 2020".**

**ART. 2: ASPIRANTES.**

La Federación Canaria de Automovilismo establece para el año 2020 los siguientes Campeonatos y Copas de Karting:

- Campeonato ALEVÍN ROTAX.
- Campeonato CADETE ROTAX.
- Campeonato JUNIOR ROTAX.
- Campeonato SENIOR ROTAX.
- Campeonato DD2.
- Campeonato KZ.
- Campeonato de CONCURSANTES.

**ART. 3: LICENCIAS.**

Todos los concursantes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la FCA y válida para el año en curso.

**3.1**Licencias y edad permitida:

- **ALEVÍN 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.
- **CADETE 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:** Está reservada a participantes provistos con licencia "JR", y 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.
- **SÉNIOR:** Está reservada a participantes provistos con licencia "SR", que durante la temporada cumplan un mínimo de 14 años. Dentro de esta categoría se contemplan las siguientes variantes:
- **DD2**: Está reservada a participantes provistos con licencia "SR", y que durante la temporada cumplen un mínimo de 15 años.
- **DD2 MÁSTER:** Está reservada a participantes provistos con licencia "SR" y que cumplan un mínimo de 30 años antes del inicio de la primera prueba puntuable de la temporada.
- **KZ:** Está reservada a participantes provistos con licencia "SR" y que durante la temporada cumplen un mínimo de 15 años.
- **KZ2:** Está reservada a participantes provistos con 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.

Los mecánicos: deberán poseer LICENCIA DE MECÁNICO (Asistencia), esta será preceptiva y necesaria la licencia de concúrsate, que a su vez será necesaria para la clasificación de CLUB.

**ART. 4: OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.**

**4.1**Todos los concursantes y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar por orden de prelación- las siguientes disposiciones:

**A.** Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España. En lo que no contravenga los específicos de karting.

**B.** El Reglamento Deportivo de la RFEDA.

**C.** El Reglamento Técnico de karting de la RFEDA.

**D.** El Reglamento Técnico de karting de Copa ROTAX (Aragón).

**E.** El Reglamento Deportivo de la FCA.

**F.** El Reglamento específico del Certamen correspondiente. Deportivo y Técnico de la FCA.

**G.** El Reglamento Particular de la Prueba.

**4.2**El Código Deportivo Internacional será de aplicación con carácter prioritario- en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

**4.3**Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.

**4.4**Si un concursante no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada, durante toda la Carrera, de un kart inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concursante.

**4.5**Los concursantes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concursante.
**4.6**Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del R.D. de Karting de la RFEDA.

**ART. 5: ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.**
**5.1**Las pruebas se realizarán en circuitos homologados por la FCA o la RFEDA.
**5.2.**El Organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptados por la FCA o las Federaciones Interinsulares.

**ART.6: REGLAMENTO PARTICULAR Y DOSSIER.**
**6.1**Será de aplicación lo establecido en las P.C.F.C.A.
**6.2**El Reglamento Particular se ajustará al modelo establecido por la FCA
**6.3**Un ejemplar del proyecto de Reglamento debe remitirse a la Secretaría de la FCA, en un plazo superior a 2 meses al comienzo de la prueba, al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En la semana posterior a su recepción, la FCA pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación.
**6.4**El Reglamento definitivo deberá ser enviado a la Secretaría de la FCA al menos un mes antes del comienzo de la prueba, para su posterior publicación.
**6.5**Junto con el Reglamento Particular aprobado por la FCA, el organizador deberá publicar en su página WEB toda la información referente a la prueba.

**ART. 7: OFICIALES.**

La entidad organizadora designará al Director de Prueba y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. La Federación Canaria nombrará al Presidente, del Colegio de Comisarios Deportivos, El segundo lo Nombrará la Federación correspondiente, eligiendo a uno de los oficiales que figuren en la lista que publicará la FCA El Organizador nombrará al tercer componente del Colegio de Comisario Deportivo, y en su caso un Comisario Deportivo oyente (que estará presente en todas las reuniones.
El Colegio de Comisarios Deportivos estará siempre constituido, por tres miembros.

La FCA podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.
1 Delegado Técnico.

**ART. 8: KART ADMITIDOS.**

Los karts admitidos a participar en los Campeonatos, Copas y Trofeos de Karting, serán los definidos en el Reglamento Técnico

**ART. 9: INSCRIPCIONES.**

**9.1Obligatoriedad de inscripción:** Los concursantes que deseen participar en una prueba deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada una de las mismas y en los plazos previstos.
No se admitirá –excepto autorización expresa de la FCA- la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una competición de la misma prueba y/o categoría.
**9.2Derechos de inscripción:**
Los derechos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo serán de **120 Euros** para todas las categorías.
**9.3Forma de inscripción:** La inscripción de cada concursante se realizará mediante el boletín de inscripción telemático específico de cada prueba, que deberá ser enviado totalmente cumplimentado al organizador dentro de la fecha límite de inscripción. Toda inscripción incompleta o que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El responsable de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y, además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado. Dará fe la fecha y la hora de envío que figure inscrita en la comunicación electrónica.
**9.4Plazos de inscripción:** El cierre de inscripciones se realizará 7 días antes de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba. La fecha de cierre de inscripciones de cada prueba figurará en el boletín electrónico de inscripción.
**9.5Condiciones de la inscripción:** El concursante es el único responsable de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto el único que ostenta los derechos de la misma. Una vez cerrado el plazo de inscripción, no se admitirá ningún cambio de concursante. En el supuesto de que un piloto figure inscrito por varios concursantes, se procederá a informar a las partes implicadas, siendo el piloto quien confirme en última instancia, con qué concursante participará. Una vez publicada la lista provisional de Inscritos, los concursantes y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba, y en el caso de no participación en la misma, los derechos de inscripción no serán devueltos. Una vez publicada la lista provisional de inscritos:
**a)** Se permite todo cambio del material, chasis/modelo o motor/modelo hasta el viernes anterior a la prueba antes de las 23:59 horas, mediante cumplimentación del Formulario específico. Todo concursante que presente a las verificaciones técnicas previas, un material distinto del declarado inicialmente y así reflejado en las listas de inscritos oficiales, será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I del Reglamento Deportivo de Karting de la RFEDA.
**b)** No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la FCA, y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitado a que se realice hasta el miércoles anterior a la prueba antes de las 23:59 horas mediante cumplimentación del Formulario específico.

**ART.10: SEGUROS.**
Será de aplicación lo establecido en las P.C.C.C.T.E. de la FCA.

**ART. 11: CARRERAS - COMPOSICIÓN Y DESARROLLO.**
En cada prueba se realizarán dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2.
La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo con a los tiempos realizados en los Entrenamientos oficiales Cronometrados.
La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª Carrera. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla, y en tal caso la publicación de la parrilla irá acompañada de la publicación de una Clasificación Provisional Revisada, que contenga las sanciones impuestas hasta ese momento.

**ART. 12: CELEBRACIÓN DE PRUEBAS PUNTUABLES.**
La FCA. se reserva el derecho de anular una competición sí el número de inscritos es igual o menor de 5.

**ART. 13: PRUEBAS PUNTUABLES.**
Para todas las pruebas puntuables para los Campeonatos y Copas la composición de la prueba será el siguiente: Verificaciones administrativas y técnicas, Warm-up, entrenamientos oficiales cronometrados, carrera 1 y carrera 2, y entrega de premios.

La distancia máxima a recorrer en una prueba de velocidad serán las siguientes:

ALEVÍN 15 KM.
CADETE 15 KM.
JUNIOR 20 KM.
SENIOR 20 KM.
KZ 20 KM.

**ART. 14: CALENDARIO.**
El Campeonato estará compuesto de **3** pruebas en las que se disputarán 2carreras por prueba. **1** en **LANZAROTE,1**en **GRAN CANARIA** y **1** en **TENERIFE,** quedando el calendario conformado de la siguiente manera:

| FECHA | ISLA | CIRCUITO |
|---|---|---|
| 4 abril | Lanzarote | Gran Karting Club Lanzarote |
| 19 septiembre | Gran Canaria | Gran Karting Club de Gran Canaria |
| 21 noviembre | Tenerife | Karting Club de Tenerife |

**Nota:**Para puntuar en este Campeonato hay que salir al menos en una (1) ocasión fuera de su isla de residencia.

**ART. 15: CLASIFICACIÓNES DE LOS CAMPEONATOS Y COPAS, RESULTADOS A RETENER Y DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS**

**15.1**Distribución de puntos en Carrera.
Para cada Carrera de cada prueba puntuable, se establecerá el siguiente sistema de puntuación: **1º** 45 puntos, **2º** 40 puntos, **3º** 36 puntos, **4º** 33 puntos, **5º** 31 puntos, **6º** 30 puntos, **7º** 29 puntos, y así sucesivamente en función decreciente de puntos.
A los pilotos no clasificados, se les adjudicará **0 puntos**.
**15.2**Clasificación final del Campeonato y Copa.
- La clasificación final de pilotos se obtendrá de la suma de puntos de todas las carreras, siendo obligatorio descontar un (1) resultado de una carrera cualquiera de las disputadas durante el campeonato, **NO** admitiéndose como resultado tal una DESCALIFICACIÓN o EXCLUSIÓN.

**NOTA:** Se aclara que se considera participación en carrera aquellos pilotos que como mínimo tomen la salida en los entrenamientos oficiales y que por causa de fuerza mayor no puedan continuar en la misma.

- CAMPEONATO DE CONCURSANTES: La puntuación del Campeonato de Clubes se realizará en base a la suma de puntos de los tres primeros clasificados de la general.

**ART. 16: NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO.**
**16.1**Cada kart llevará el número de carrera correspondiente a la lista elaborada por la FCA, en todo momento de la prueba, inclusive en los entrenamientos privados previos a la prueba.
**16.2**Los porta-números deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm). Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco.
**16.3**Los porta-números, formando parte de la carrocería, deben estar rodeados por una línea negra de 10 mm de ancho. Esta línea debe ser parte de la medida reglamentaria del porta números.
**16.4**Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Asimismo, se deberá dejar un espacio de 5 cm en la parte inferior para la publicidad obligatoria. Deberán colocarse en la parte delantera y

trasera del kart, así como en los laterales. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo. La FCA proveerá a cada participante un único juego de números de competición. La aportación suplementaria de dichos números será responsabilidad del concursante / piloto. Estos números deberán respetar el formato anteriormente descrito. Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontales, traseros y laterales) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos privados previos a la misma.

**16.5**El nombre del piloto, así como la bandera de su autonomía o de la nacionalidad de su pasaporte, podrá figurar en la parte delantera de los pontones laterales. La altura mínima de la bandera y de las letras del nombre deberá ser de 3 cm.
Optativo: La normativa CIK para sus pruebas internacionales, establece que el nombre del piloto aparezca bordado en letras grandes en el mono en la parte superior de la espalda y en cada una de las piernas.
Cualquier infracción al artículo 16, podrá comportar las penalizaciones previstas en el Anexo 1 del Reglamento Deportivo de Karting de la RFEDA.

**16.6**Los números de competición serán proporcionados por el organizador en la primera prueba que dispute el piloto en la temporada, manteniendo el mismo durante todas las carreras que dispute a lo largo de la temporada.
La conservación de los mismos será responsabilidad del piloto.
La solicitud de un nuevo juego de números finalizara junto con el cierre de inscripción en los tiempos especificados en el Art. 9.4 del presente reglamento, teniendo un coste de **10 Euros€** que deberán de ser abonados a su retirada.

**ART.17: 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 establecerá para la competición una estación de servicios para obtener la gasolina.

Los comisarios técnicos de la FCA dispondrán o podrán disponer de medios para verificar la gasolina o métodos alternativos. Se podrán extraer muestras de combustible para su posterior análisis por lo que los depósitos de gasolina deberán terminar con 1,5 litros mínimos de gasolina para realizar el análisis de la misma.

En la hoja de inscripción deberá figurar la marca y tipo de aceite que se utiliza y el porcentaje (%) de la mezcla. Los análisis serán realizados por los laboratorios designados por la FCA. La manipulación de la gasolina supondrá la exclusión de la carrera.

La gasolinera Autorizada: la que figure en el Reglamento Particular de la prueba.

Para verificación Técnica en caso de reclamación por otro competidor o piloto, o verificación de oficio, es de obligado cumplimiento tener el ticket de compra del combustible para demostración de la compra en el distribuidor oficial del Campeonato.

Para todo error que pueda estar en contradicción, interpretación, o por error de transcripción, en algún/os artículo/s del Reglamento Particular, Reglamento General y Reglamento Técnico de éste Campeonato, tendrá valor la interpretación que los Comisarios Deportivos hagan del /de los/ mismo/s, siguiendo el orden de prelación del Art. 4.1 del Presente Reglamento General.

Para ello, Los Comisarios Deportivos si lo estiman conveniente, podrán hacer la consulta o asesoramiento al Comité Organizador, para tener la idea clara de la interpretación exacta durante la aplicación de/l/ los / Reglamento/s.

**ART. 18: NEUMÁTICOS.**

Los neumáticos serán los suministrados por el circuito donde se realice la competición.

Las dimensiones y el compuesto lo reglamentarán el Reglamento Particular de la prueba.

El marcaje se realizará por los Comisarios Técnicos durante las verificaciones Técnicas, éste se indicará en el Programa Horario del Reglamento Particular.

Será obligatorio presentar el ticket de compra de los neumáticos a los Comisarios Técnicos para ser marcados y que corresponda a la fecha de la prueba a celebrar.

**18.1Para todas las Categorías:**

Se autorizan 1 juego de neumáticos por carrera, (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros) pudiéndose reemplazar sólo una vez aquellos que durante la carrera presenten un defecto evidente en los mismos y previa valoración y autorización de los Comisarios Técnicos de la Competición que volverán a marcar los neumáticos sustituidos.

La marca de neumáticos será obligatoria para todas las categorías tanto en delanteras como traseras.

En caso de lluvia; la marca será la reglamentada por el reglamento técnico de la RFEDA.

Será **OBLIGATORIA** la utilización en seco de los Neumáticos Oficiales, desde los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, 1ª Carrera, y 2ª Carrera, de cada una de las competiciones hasta finalización de la misma. La manipulación de las marcas o la utilización de otros neumáticos no autorizados supondrán la exclusión de la competición en cuestión.

**ART. 19: ENTREGA DE PREMIOS.**

**19.1Por Competición**: será mediante la suma de los puntos de las dos (2) Carreras.

**19.2 Clasificación final del campeonato:** A los 3 primeros clasificados de cada categoría, (División, Apartado o Copa).

**19.3 Campeonato de Concursantes:** La puntuación se realizará en base a la suma de puntos de los tres primeros clasificados de la general en cada competición.

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

**ART.20: RECLAMACIONES Y A PELACIONES.**

**20.1** Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Art. 13 del CDI, acompañada de una caución de **1.000 Euros**.

Las reclamaciones deberán presentarse por escrito al Director de Carrera o su adjunto (o en su defecto a los Comisarios Deportivos) en el plazo máximo de 10 minutos siguientes a la publicación de los resultados de los Entrenamientos oficiales cronometrados y Mangas clasificatorias y durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Carreras.

**20.2**Conforme a lo indicado en el Art. 15 del CDI, todo concursante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de **2.500 Euros**. De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo. En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

**ART. 21: PUBLICIDAD.**

**21.1**Será de aplicación lo establecido en las P.C.C.C.T.E. de la FCA.

**21.2**La publicidad para llevar en las placas será de carácter obligatorio, así como la publicidad vinculada al patrocinio oficial del Campeonato. Cualquier infracción al respecto, podrá entrañar las penalizaciones previstas en el Anexo I del R.D. de karting de la RFEDA.

**ART. 22: PARTICIPACION SENIOR Y JUNIOR**

**22.1**Debido al bajo número de participantes en la categoría Sénior y en base a estudios para formalizar cambios cara al 2021, en esta temporada se incluya como está en los Reglamentos Deportivos y Técnicos 2020:

Que , los pilotos con licencia Sénior y material de dicha categoría en vigor para esta temporada 2020, podamos incluir su participación juntos a la categoría Junior en las mismas pruebas y mangas y carreras, estos participarán con motor de especificaciones (Sénior-Junior), con el fin de hacer dichas categorías más atractivas y numerosas en su participación, cara a fomentar las mismas categorías para el 2021.

Esta medida de tomaría de forma excepcional para y durante la temporada 2020.

## REGLAMENTO TÉCNICO DEL CAMPEONATO DE KARTING 2020 DE LA FCA

Será de aplicación el reglamento técnico nacional aplicable a todos los campeonatos Copas, Trofeos y Challenges de España de karting 2020 así como el reglamento técnico de la Copa Rotax 2020 (Aragón).

**ART. 1: REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO POR CATEGORÍAS.**

**1.1 ALEVINROTAXMICRO.**

Motores ROTAX MICRO MAX EVO, ajustándose a su ficha técnica según Reglamento Técnico de la Copa Rotax para el que fue homologado en su categoría en el periodo 2014 al 2020 ambos inclusive.

SE ADMITIRÁN LOS MOTORES ROTAX QUE DISPONGAN DE INSTALACION COMPLETA DEL EVO I O II ASI COMO LAS ESPECIFICACIONES 2020.

**CHASIS.**

Están permitidos chasis Cadete con homologación de una ADN válida.

**NEUMÁTICOS**

Según lo establecido en el artículo 18 del reglamento deportivo de la FCA.

**PESO**

Mínimo en orden de marcha: 105 Kg.

**1.2 CADETE ROTAX MINI.**

Motores ROTAX 125 MINI MAX EVO, ajustándose a su ficha técnica según Reglamento Técnico de la Copa Rotax para el que fue homologado en su categoría en el periodo 2014 al 2020 ambos inclusive.

SE ADMITIRÁN LOS MOTORES ROTAX QUE DISPONGAN DE INSTALACION COMPLETA DEL EVO I O II ASI COMO LAS ESPECIFICACIONES 2020.

**CHASIS.**

Están permitidos chasis Cadete con homologación de una ADN válida.

**NEUMÁTICOS**

Según lo establecido en el artículo 18 del reglamento deportivo de la FCA.

**PESO**

Mínimo en orden de marcha: 115 Kg.

**1.3 JUNIOR MAX.**

Motores ROTAX 125 JUNIOR MAX EVO, ajustándose a su ficha técnica según Reglamento Técnico de la Copa Rotax para el que fue homologado en su categoría en el periodo 2014 al 2020 ambos inclusive.
SE ADMITIRÁN LOS MOTORES ROTAX QUE DISPONGAN DE INSTALACION COMPLETA DEL EVO I O II ASI COMO LAS ESPECIFICACIONES 2020.

**CHASIS.**
Con homologación CIK-FIA válida y en vigor o inmediatamente anterior.

**NEUMÁTICOS**
Según lo establecido en el artículo 18 del reglamento deportivo de la FCA.

**PESO**
Mínimo en orden de marcha: 145 Kg.

**1.4 SENIOR MAX. TEXTO MODIFICADO EN CIRCULAR Nº 1 FCA (10/03/2020)**
Motores ROTAX 125 MAX EVO, ajustándose a su ficha técnica según Reglamento Técnico de la Copa Rotax para el que fue homologado en su categoría en el periodo 2014 al 2020 ambos inclusive.
SE ADMITIRÁN LOS MOTORES ROTAX QUE DISPONGAN DE INSTALACION COMPLETA DEL EVO I O II ASI COMO LAS ESPECIFICACIONES 2020.

**CHASIS.**
Con homologación CIK-FIA válida y en vigor o inmediatamente anterior.

**NEUMÁTICOS**
Según lo establecido en el artículo 18 del reglamento deportivo de la FCA.

**PESO**
Mínimo en orden de marcha: 160 Kg.

**1.5DD2 Y DD2 MAXTER.**
Motores ROTAX 125 DD2 EVO, ajustándose a su ficha técnica según Reglamento Técnico de la Copa Rotax para el que fue homologado en su categoría.

**CHASIS.**
Estos chasis deben de estar de acuerdo con las normas CIK-FIA para los karts con motores de cambios (frenos delanteros y traseros obligatorios).

**NEUMÁTICOS**
Según lo establecido en el artículo 18 del reglamento deportivo de la FCA.

**PESO**
Mínimo en orden de marcha: 170 Kg.

**1.5 KZ.**
MOTOR Grupo propulsor: el motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK.
Cárteres del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal).
Será de aplicación lo establecido en el REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2 de la RFEDA 2020.

**CHASIS.**
Será de aplicación lo establecido en el REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2 de la RFEDA 2020

**NEUMÁTICOS**
Según lo establecido en el artículo 18 del reglamento deportivo de la FCA.

**PESO**
Mínimo en orden de marcha: 175 Kg.

# ANEXO 1 VEHÍCULOS GRUPO F

**REGLAMENTO TÉCNICO**

**ARTÍCULO 1: DEFINICIÓN VEHÍCULO GRUPO F**.

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 F o 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 Ficha de Homologación de grupo F expedida por la FCA

*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 F 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.

**2.1.1ESTRUCTURA DE SEGURIDAD**

La instalación de una estructura de seguridad es obligatoria. Éstas podrán ser según las siguientes opciones:
a). Fabricada según el artículo 253.8 de Anexo "J" del año 2016 en todos sus apartados y condiciones.
b). 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

* 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 reemplazamiento de todos los aparatos de medida, contadores, etc. Este montaje no deberá presentar ningún carácter peligroso ni provisional.

3) Se puede cambiar la bocina, o añadirle una suplementaria, eventualmente a disposición del pasajero.

4) El mecanismo de la palanca del freno de mano se puede adaptar con el fin de obtener un desblocaje 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 (baquets), 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 blocaje de cierre del tapón de radiador.

15) El volante de dirección es libre.

16) Se permite mantener el techo practicable (abertura de techo), siempre que esté sólidamente fijado y tenga instalada 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.

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 comportamientos interiores del vehículo.

**J) RADIADOR MOTOR.-**

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

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

**K) PESO 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 YSUS ELEMENTOS.-**

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

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

En el caso de sobrealimentación, la cilindrada nominal será afectada por el coeficiente 1.7 y el vehículo reclasificado en la clase que corresponda al volumen ficticio resultante de esta multiplicación.
Y aquél será tratado en todas las circunstancias como si su cilindrada-motor así aumentada fuese su cilindrada, sus dimensiones interiores, su número mínimo de plazas, etc.
Los vehículos con motor sobrealimentado que participen en Rallyes 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 255.1del Gr. Ay 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 SUSELEMENTOS.-**

Libre. Los tubos deberán estar dispuestos, sin embargo, de forma que terminen en uno de los costados o en la parte trasera del vehículo, de acuerdo con el artículo 27.
Por otra parte, en las pruebas por carreteras abiertas, la eficacia de los dispositivos silenciadores deberá estar conforme con la reglamentación F.I.A. vigente.

**F) MOTOR: SOPORTE DE BANCADA.-**

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

**G) MOTOR: JUNTAS DE ESTANQUEIDAD.-**

Las juntas de estanqueidad pueden reemplazarse por otras o suprimirse.

**H) MOTOR: SISTEMA DE ENGRASE.-**

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

No existe ninguna restricción en cuanto a los filtros de aceite ni en cuanto a los radiadores de aceite (tipo, número y volumen). El montaje de un radiador de aceite en el exterior de la carrocería se autoriza solamente por debajo del plano horizontal que pasa por el cubo de las ruedas. En cualquier caso, el montaje del radiador de aceite de esta forma no puede dar lugar a la adición de una estructura envolvente aerodinámica. Además, el radiador de aceite no puede sobrepasar el perímetro general del vehículo visto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida.
Recuperador de aceite.- Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, deberá estar montado de tal forma que las remontadas de aceite fluyan hacia un recipiente recuperador.
El recipiente recuperador deberá tener una capacidad mínima de dos litros para los vehículos de una cilindrada inferior o igual a 2.000 c.c. y de tres litros para los vehículos de una cilindrada superiora 2.000 c.c. El recipiente deberá ser de materia plástica traslúcida o tener un panel transparente.

**I) MOTOR: ÁRBOLES DE LEVAS Y SISTEMADE DISTRIBUCIÓN.-**

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

**J) MOTOR: PISTÓN, EJE Y SEGMENTOS.-**

LIBRES.

**K) MOTOR: OTROS ELEMENTOS.-**

No existe ninguna restricción para los soportes.

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

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

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

**L) TRANSMISIÓN.-**

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

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

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

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

El convertidor de par es libre.

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

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

Embrague.- El embrague es libre.

**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 deberán 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.

## ANEXO 2: MARCAS

1./ Se entiende por “Marca”, a los efectos de estas PPCC, toda persona física o jurídica que tiene como actividad mercantil establecida, la fabricación y/o la venta de:

- Vehículos automóviles aptos para la circulación por vías públicas abiertas al tráfico ordinario, estén o no modificados para su uso en competición automovilística.

- Vehículos especiales de competición que solo pueden ser utilizados en circuitos cerrados, o en tramos de vías públicas cerrados al tráfico ordinario.

- Elementos, componentes, recambios y/o consumibles necesarios para llevar a cabo dichas modificaciones, o que se utilicen para la práctica del automovilismo.

Si una “marca” cumple con los requisitos legales y estatutarios, tendrá derechos políticos activos y pasivos dentro de la estructura de la FCA en el seno del Estamento de Marcas.
Para que una “marca” pueda tomar parte oficialmente en pruebas y competiciones puntuables para Campeonatos de Canarias -en tal calidad- y obtener puntos y ser clasificada, o pueda organizarlas, o pueda comunicar públicamente que un vehículo de dicha marca ha obtenido un determinado título deportivo, o desea inscribirse y tomar parte en una competición como concursante, deberá estar en posesión de la licencia deportiva correspondiente.

2. / Se distinguen tres clases o tipos de marcas a estos efectos:

- A. / Constructor o Fabricante de vehículos automóviles aptos para la circulación por vías públicas abiertas al tráfico ordinario, estén o no modificados para su uso en competición automovilística.

- B. / Constructor o Fabricante de vehículos automóviles especiales de competición que solo pueden ser utilizados en circuitos cerrados, o en tramos de vías públicas cerrados al tráfico ordinario.

- C. / Fabricante y/o Distribuidor de elementos, componentes, recambios y/o consumibles necesarios para llevar a cabo las modificaciones o preparaciones de los vehículos, o que se utilicen para la práctica del automovilismo, ya sea en los vehículos o por los deportistas que en ellos circulen.

Solo las marcas del Tipo A y del Tipo B podrán optar a tomar parte en los denominados “Campeonatos de España de Marcas”.

Las marcas del Tipo C podrán, en la medida que lo permitan los diferentes Reglamentos Técnicos, establecer clasificaciones y/o premios a los usuarios de sus productos, dentro de los certámenes en los que se utilicen los mismos.