



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

ART. 1: ORGANIZACION

La Federación Canaria de Automovilismo, 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. (art.1- PCCCTE)

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 (art.24-CDI).

El nombre de la entidad organizadora, título de la prueba, lugar, composición del comité organizador, programa, fecha, horario y demás características de la carrera se especificarán por los organizadores en el Reglamento Particular, según el modelo establecido, que complementará el presente reglamento general.

La entidad organizadora nombrará al Director de Carrera y sus Adjuntos, Jefes de Seguridad, Jefes de Equipo y Comisarios de Ruta. Los demás miembros del Cuadro de Oficiales serán nombrados por la Federación Insular o Interinsular correspondiente, según el ámbito territorial de la prueba. Para el Campeonato Regional de Rallies y de Montaña uno de los Comisarios Deportivos será nombrado a propuesta del organizador de la prueba. En los campeonatos regionales uno de los Comisarios Deportivos podrá ser nombrado por la FCA.

Los Organizadores enviarán a su Federación Insular/Interinsular correspondiente con cuarenta días de antelación a la celebración de la prueba el Reglamento particular, Itinerario horario, Rutómetro y el Plan General de Seguridad de la Prueba para su visado y posterior traslado a la Federación Canaria de Automovilismo, para su aprobación. El Reglamento particular se confeccionará según el modelo aprobado para la temporada en curso publicado por la FCA.

Una vez subsanadas las anomalías, en un plazo máximo de 15 días antes de la prueba, se presentara a la FCA el Reglamento particular y el Plan General de Seguridad definitivo, junto con los derechos de calendario establecidos.

Una vez cumplimentados estos requisitos, la FCA de automovilismo emitirá el permiso de organización correspondiente, en caso contrario emitirá un comunicado con la no autorización de la prueba, y la pérdida de la puntuabilidad para el campeonato.

La FCA podrá designar un DELEGADO DE SEGURIDAD en las pruebas puntuables para el campeonato que así lo considere oportuno. Este no tendrá función ejecutiva alguna, pero sí de supervisión total para poder elaborar un informe, teniendo libre acceso a todas las actuaciones, tanto en Dirección de Carrera como de Comisarios, Cronometradores, etc.

Estas condiciones no tendrán efecto para aquellas pruebas de ámbito superior al regional, en las que se registrarán en base a las prescripciones del campeonato que corresponda.

La FCA podrá nombrar un observador para las pruebas del campeonato que evaluarán 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 el Campeonato Regional un observador que acompañará al de la FCA.

Los observadores, en cada prueba, que no tendrá función ejecutiva, pero sí de supervisión general para evaluar, posteriormente, informe con propuesta de puntuación; debiéndoseles facilitar el conocimiento y libre acceso a toda actuación de la dirección de carrera, comisarios, oficiales, y demás particularidades de la prueba.

Las solicitudes de preinspección al Campeonato deben ser solicitadas con cuarenta y cinco días de antelación a la celebración de la prueba. Para poder solicitar preinspección al Campeonato Regional es requisito indispensable pertenecer a

algún Campeonato Insular o Interinsular en la temporada en curso.

ART. 2: CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS

Las pruebas de los diferentes Campeonatos se organizarán de conformidad a las disposiciones de:

- Reglamento particular de la prueba.
- Reglamento del Campeonato al que pertenezca la prueba, si fuera más de uno, se elegirá el de rango superior.
- Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de Canarias para 2012.
- Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de la R.F.E. de A. para 2012.
- Código deportivo internacional (C.D.I.).

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

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

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

ART. 3: ADMISION DE VEHICULOS, CATEGORÍAS.

CATEGORÍA	VEHÍCULO
1	Súper 2000
	GT Rallye
	Grupo N+
	R-4 – FIA
	Nacional 1
	Gr. A > 1600 c.c.
	Gr. A2 > 1600 c.c.
	KIT CAR > 1600 c.c.
	WRC
	Gr. TA >1600 c.c.
	Gr. TB >1600 c.c.
2	R-3 T FIA
	R-3 FIA
	Gr. N > 1600 c.c.
	Gr. N "producción"
	Gr. A hasta 1600 c.c.
	Vehículos históricos
	KIT CAR hasta 1600 c.c.
	Gr. TA hasta 1600 c.c.
	Gr. TB hasta 1600 c.c.
	Gr. TN > 1600 c.c.
	Gr. A2 hasta 1600 c.c.



Federación Canaria de Automovilismo

3	R-2 FIA
	R-3D FIA
	Nacional 2
4	Gr. N (<1600c.c.)
	R-1 FIA
	Nacional 3
	Monomarca Admitidos en C. Autónoma
	Gr. TN hasta 1600 c.c.

Será de aplicación la normativa recogida en el Anexo nº 9 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto del 2012.

Además, se autoriza:

- La participación de vehículos de los **grupos A y N** durante un período suplementario de 10 años siguientes a la expiración de su homologación. Dentro de los vehículos de Grupo A se incluyen los **WRC y KIT CAR** de acuerdo con el vigente Anexo «J» del CDI.

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

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

-Los vehículos del **grupo TN** deberán regirse por su ficha de homologación de grupo N. Todos deberán regirse por la ficha de homologación de la fecha en la que caducó.

Los vehículos que no hayan sido homologados y que hayan pertenecido a una copa monomarca, estarán encuadrados dentro del grupo TA y su preparación será la permitida por el Anexo "J" del año en curso para grupo A. Para aquellos elementos que necesitan estar homologados en grupo A como una variante de opción (VO), por ejemplo: frenos, relación de cambios, autoblocante..., podrán llevar la pieza original del vehículo de serie o la autorizada por el Reglamento Técnico de la Copa.

No serán admitidas las especificaciones VK, S1600 ni WRC.

-Vehículos **grupo T**: se permitirá participar a los vehículos del grupo T con la normativa del 2006. Ver anexo 1. Se admiten en este grupo, vehículos no homologados de nueva creación.

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

	Con copiloto	Sin copiloto
Coches homologados hasta 31-12-2001	Dibujo 253-35A Anexo J 2012	Dibujo 253-35A o simétrico Anexo J 2012
Coches homologados entre el 01-01-2002 y el 31-12-2004	Dibujo 253-35A Anexo J 2012	Dibujo 253-36A o simétrico Anexo J 2012
Coches homologados entre el 01-01-2005 y el 31-12-2005	Dibujo 253-35B Anexo J 2012	Dibujo 253-36B o simétrico Anexo J 2012
Coches homologados a partir del 01-01-2006	Dibujo 253-35C Anexo J 2012	Dibujo 253-36C o simétrico Anexo J 2012

Las barras de las puertas y los refuerzos del techo pueden variar de acuerdo con los artículos 253-8.3.2.1.2 y 253-8.3.2.1.3. del Anexo J 2012.

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

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

-Vehículos **grupo H**: Vehículos homologados hasta el año 1982, con su ficha de homologación correspondiente al grupo al que participaban. Su preparación será como máximo la de los anexos "J" correspondiente (máximo año 1981) y las medidas de seguridad del año actual, salvo en lo que se refiere a las jaulas

de seguridad para aquellos vehículos que las traían integradas y/o están en su ficha de homologación.

Los vehículos del Grupo CM estarán de acuerdo a las prescripciones técnicas del Campeonato de España de Montaña para este grupo de la temporada en curso.

ART. 4: FORMA DE PUNTUACION DE CAMPEONATOS

1.- La clasificación se obtendrá sumando las puntuaciones obtenidas en las distintas pruebas. Los deportistas que no tengan licencia RFEDA o que tengan licencia RFEDA y no pertenezcan al ámbito territorial de la F.C.A. - C-xx-xx, aunque pueden participar en las pruebas, no puntuarán ni bloquearán en las diferentes clasificaciones de los campeonatos, salvo expreso acuerdo o autorización de la Junta de Gobierno de la F.C.A. previa solicitud de inscripción específica de participación para los diferentes campeonatos.

2.- Para todos los campeonatos, en caso de exclusión 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 scratch que comprenderá a todos los participantes.

La atribución de puntos se hará por el siguiente baremo:

CLASIFICACION GENERAL SCRATCH (S)

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

Del 20º en adelante, todos los participantes obtendrán

1 punto

CLASIFICACION POR CATEGORÍAS

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

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

6.- Los Copilotos formaran 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 conductores.

8.- En los Campeonatos de Marcas se sumarán todos los puntos obtenidos en la clasificación del Campeonato de conductores por las diferentes marcas que hayan formulado su inscripción en dicho campeonato.

9.- Para todos los empates en las clasificaciones (pruebas, etapas, campeonatos, etc.) se resolverán a favor de aquel que obtenga mejor resultado en la primera prueba del campeonato o tramo cronometrado del evento a celebrar. Si persiste el empate se recurrirá a los resultados de la 2º, y si aún persiste, las siguientes hasta que se resuelva.



Federación Canaria de Automovilismo

En los empates de los campeonatos de interclubs y marcas, se resolverá a favor de aquel que tenga mayor número de participantes clasificados.

10.- El equipo es el responsable de que los datos que figuren en las diferentes clasificaciones sean correctos, utilizando siempre el mismo nombre y abreviatura, reclamando ante el organizador la corrección de los mismos a los efectos de evitar confusiones al establecer las clasificaciones generales.

11.- Las reclamaciones a las Clasificaciones de los distintos Campeonatos se deberán presentar por escrito, acompañadas de la correspondiente caución establecida con carácter general, en la Secretaría de la Federación que corresponda al ámbito territorial, dentro de los siete días naturales después de su publicación (parciales y final), entendiéndose que las clasificaciones parciales anteriores publicadas se dan por conformes en todos sus aspectos. La Federación respectiva, actuará a través de su Junta de Gobierno y emitirá su resolución contra la que se podrá apelar en el plazo máximo de dos (2) días naturales ante el Comité de Apelación de la FCA y/o Juez Único.

12.- Todo Piloto o Copiloto premiado en cualquier Campeonato establecido o Prueba, tiene la obligación de recoger personalmente el premio o trofeo obtenido, salvo caso de fuerza mayor. En su caso tendrá que comunicarlo por escrito, donde figure la persona designada y las causas, a la Federación correspondiente al ámbito del mismo, o al Organizador de la prueba según corresponda. 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 que pueda dar lugar.

ART. 5: LICENCIAS

1.- Los concursantes, conductores y navegantes estarán obligados a poseer las correspondientes licencias federativas, valederas para el año en curso.

2.- Si el vehículo está pilotado por el mismo concursante, éste deberá poseer las licencias de conductor y concursante.

3.- Las licencias y la copia de la licencia de concursante Colectivo (excepto slalom) deberán ser exhibidos en las verificaciones administrativas.

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.

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 conductor.

Toda omisión o falsa indicación, concerniente particularmente, a la calificación del vehículo, podrá entrañar su exclusión, sin perjuicio de más severas sanciones que podrán ser solicitadas al Comité de Disciplina de la Federación Canaria de Automovilismo.

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

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

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

7.- Las inscripciones podrán realizarse por medio de telegrama, correo electrónico o fax cursado antes de la hora límite del cierre de las inscripciones, siempre que se confirme mediante carta, cuyo matasellos indique que ha sido enviado, lo más tarde el día del cierre de inscripciones, acompañada del importe de la inscripción. La falta de cualquiera de estos

requisitos invalidará toda solicitud de inscripción recibida en la entidad organizadora después de la fecha de cierre.

8.- Los concursantes que cursen su solicitud por correo deberán tener en cuenta la conveniencia de preavisarla por fax o telegrama (indicando: concursante, conductor, vehículo, marca y categoría), con tiempo hábil para que llegue al comité de organización antes de la hora límite de cierre de inscripciones. Los concursantes que no cumplan esta recomendación toman a su cargo el riesgo de quedar excluidos de la lista de solicitudes que deben confeccionar la organización inmediatamente después de la hora de cierre.

Las solicitudes preavisadas por telegrama quedarán sin validez si no se recibe la confirmación por carta con todos los requisitos y/o que la fecha del matasellos de correos sea posterior a las del cierre.

9.- Derechos de inscripción máximos: Para todos los casos en caso de no aceptar la publicidad opcional los derechos serán dobles.

Rallies: 350 € para todos los participantes, excepto para copas monomarcas y Campeonatos de Promoción que serán 320 €.

Montaña: 290 € para todos los participantes, exceptuando para copas monomarcas y Campeonatos de Promoción que serán de 270 €.

10.- Los derechos de inscripción quedarán en poder de los Organizadores aún cuando los participantes no tomen la salida. Podrá ser reintegrada una parte del importe de los derechos a los concursantes que por causa de fuerza mayor, aceptada por la Organización, no puedan tomar la salida y lo hayan comunicado con cuatro días de antelación, como mínimo, al día de la carrera. La totalidad de los derechos no será devuelta más que en caso de haber sido rechazada la inscripción o en caso de anulación de la prueba.

11.- Queda prohibido inscribir un conductor o un mismo vehículo dos veces, excepto en pruebas de slalom.

12.- No se admitirán inscripciones en las que el conductor o navegante del vehículo figuren expresados como XXX.

13.- Los organizadores tienen la facultad de rechazar cualquier inscripción. En este caso, el interesado será informado, lo más tarde, cinco días antes de la prueba.

Una vez finalizado el plazo de admisión de solicitudes, se establecerá una lista de inscritos teniendo en cuenta su palmarés y orden de recepción de las mismas, a criterio del Comité Organizador y con el visto bueno de la FCA.

Podrán ser designados un cierto número de suplentes para cubrir las bajas que pudieran producirse.

14.- Por el mero hecho de su inscripción, todo concursante se compromete por sí mismo y por su conductor a conocer y aceptar el presente Reglamento General y el Particular de la Prueba. Reconoce como única jurisdicción deportiva la establecida por el C.D.I. y declara aceptar todas sus disposiciones sin restricción alguna, así como también las decisiones de los organizadores y oficiales.

15.- El Comité de Organización de cada prueba puede reservarse el derecho de anular la competición, si la cantidad de inscritos registrados el día del cierre de inscripciones es inferior a un número a determinar por dicho Comité y que deberá figurar en el Reglamento Particular. Los interesados serán avisados inmediatamente de la decisión de anular la prueba.

16.- En caso de fuerza mayor, o por razones de seguridad, conforme determina el artículo 60 del C.D.I., si la prueba no se pudiera realizar, los organizadores no serán responsables ante los concursantes y no tendrán más obligación que la de devolver los derechos de inscripción.

ART. 7: CAMBIOS - SUSTITUCIONES

1.- Una vez cerrada la inscripción no se admitirá el cambio de concursante.

2.- Un miembro del equipo puede ser sustituido con el acuerdo del:

* Comité organizador antes del comienzo de verificaciones administrativas.



Federación Canaria de Automovilismo

* Comisarios Deportivos entre el comienzo de las verificaciones administrativas y hasta la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

* Sólo la Federación correspondiente al ámbito superior territorial o deportivo, en el que se celebre la prueba puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

3.- El cambio de vehículo se permitirá hasta las Verificaciones Técnicas, siempre y cuando pertenezca a la misma categoría que el vehículo inicialmente inscrito.

ART. 8: OBLIGATORIEDAD DE PARTICIPAR

1.- El CDI señala en su artículo 68 que por el hecho de la inscripción queda establecido un contrato entre el concursante y el Comité de Organización que obliga a éste a cumplir las condiciones de la inscripción y al concursante a tomar parte en la competición, salvo fuerza mayor debidamente justificada.

2.- Los artículos 69 y 124 del C.D.I. sancionan con la «retirada» provisional de la licencia a «todo concursante que, estando inscrito, o todo corredor que habiendo aceptado conducir en la competición NO tome parte en ella». Igualmente grave es sustituir la participación en una competición por otra celebrada el mismo día.

3.- Los concursantes que, por causa de fuerza mayor (avería, enfermedad, etc.) no puedan participar, están obligados a comunicarlo a la Organización con la máxima antelación. Ello les puede permitir recuperar parte de los derechos de inscripción, facilitando, además, la participación de otros concursantes en pruebas de inscripción limitada.

ART. 9: MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PRESCRIPCIONES TECNICAS

1.- Todos los concursantes deberán acondicionar sus vehículos con todos los dispositivos de seguridad, en la medida que para cada categoría les corresponde, de acuerdo con lo exigido en el anexo «J» del 2012 y reglamentaciones para pruebas de carácter regional o provincial.

2.- Seguridad de los participantes según normativa vigente de la RFEDA.

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

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

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

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

4.- Todos los vehículos deben poseer: dos fijaciones suplementarias (trabas metálicas) «tipo americano» en el capó y dos trabas metálicas en el maletero, dejando inoperante las de origen (para todos los 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 más/menos tres kilogramos.

Para los vehículos que han finalizado su homologación FIA, los pesos estarán de acuerdo con el anexo J de la temporada en que expiró dicha homologación.

8.- El número de cajas de cambio es libre.

9.- El uso de calentadores de neumáticos es libre.

10.- Sólo se podrán usar dos turbos por rallye y vehículo, el instalado en el vehículo al tomar la salida y uno de recambio.

10.1.- Las bridas de los turbos para Rallye y Montaña se regirán según la normativa FIA para rallye de la temporada en curso, incluidos los Grupos TA que montarán la brida correspondiente al grupo A, y TN que montarán la brida correspondiente al grupo N.

10.2.- Para los grupos TB montaran la brida correspondiente al Anexo J del año en que perdieron su homologación.

11.- En similitud con lo establecido por la F.I.A. y R.F.E.D.A. para sus campeonatos, los neumáticos slicks están prohibidos, únicamente podrán usarse neumáticos «moldeados» de acuerdo con las definiciones:

11.1.- Moldeados:

11.1.1.- La banda de rodadura debe tener una anchura de 170 mm. (85 mm. a ambas partes del eje del neumático) y por dos líneas transversales (circunferencia) separadas 140 mm. en esta zona; la superficie ocupada por las ranuras de al menos 5,5 mm. de profundidad y 2 mm. de ancho, deben ocupar como mínimo el 17% de la superficie total (superficie total 23.800 mm²) (zona estimada mínima de 4.046 mm²). Esta talla debe tener el dibujo moldeado en la fabricación del neumático.

11.1.2.- La suma de la anchura de las ranuras que coincidan en una línea transversal (circunferencia) en la zona descrita anteriormente, deben ser como mínimo de 4 mm.

11.1.3.- La suma de la anchura de las ranuras unidas por una línea radial debe ser como mínimo de 16 mm.

11.1.4.- Los tacos y las láminas delgadas (formen o no parte del taco) deberán ser consideradas como parte de la banda de rodamiento si son inferiores a 2 mm.

11.1.5.- El tallado a mano está autorizado en los neumáticos homologados.

11.1.6.- Estas medidas podrán ser verificadas en cualquier momento durante la prueba. En cualquier momento de la prueba la profundidad de la talla de los neumáticos montados en el vehículo no debe ser inferior a 1,6 mm. y esto al menos sobre tres cuartas partes de la banda de rodamiento.

11.2.- Los neumáticos en montaña serán libres, siempre que la normativa de rango superior lo permita, no estando permitidos neumáticos de tacos o de tierra, ni aquellos que por su desgaste o forma supongan un peligro constatado en la conducción deportiva. Los cuatro neumáticos tienen que ser de la misma modalidad: competición o serie.

11.3.- Los neumáticos tienen que cumplir la normativa con respecto a marcadores de profundidad (1,6 mm). Los neumáticos que no tienen marcadores de profundidad están obligados a hacer una marca de 1,6 mm. de profundidad en las tres zonas: interna, central y externa, para poder comprobar su estado en todo momento. No se permite el uso de neumáticos degradados o desgastados que no garanticen los mínimos establecidos, así como aquellos caducados según indicación del fabricante.

12.- Para todas las categorías y todas las pruebas, los vehículos irán provistos de desconectador según art. 253.13 del Anexo J. No se permite el mando exterior por cable sin funda, el desconectador deberá ser accionado por una palanca o interruptor fijo a la carrocería.

13.- Están prohibidas las maniobras de aceleramiento y zig zag en las salidas de las pruebas. Las sanciones impuestas por la infracción de esta norma irán desde sanción económica de 150 €, 5 minutos de penalización o exclusión cuando revista una especial gravedad, sobre todo en lo referente a reincidencia, a criterio de los Comisarios Deportivos.

14.- Durante todo el desarrollo del Rallye, en los tramos de carretera abierta al tráfico, los equipos deberán respetar



Federación Canaria de Automovilismo

estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan serán sancionados.

14.1.- Los Agentes de Tráfico u Oficiales 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.

14.2.- 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.- Exclusión.

Las sanciones deben entenderse dentro de la misma Temporada Deportiva.

15.- KIT CAR: Para Rallies los vehículos Kit-Car hasta 2.000 c.c. que solo tengan montado la VK de admisión y escape (no la VK aerodinámica) que no tengan montado el colector homologado tienen que colocar una pieza calibrada en la admisión con las medidas que define la normativa FIA sobre la brida para estos vehículos. Dicha pieza tendrá que disponer de los elementos necesarios para poder ser precintada y su diseño tendrá el visto bueno de la Comisión Técnica de la FCA.

El peso de los Kit Car 1.600 será el mismo establecido para los vehículos S1600, según la reglamentación de la Real Federación Española de Automovilismo.

ART. 10: SEGUROS

1.- Los Organizadores contratarán una póliza de seguros que cubre tanto la responsabilidad civil obligatoria como el pago de aquellas sumas que resulten civilmente responsable 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 Carrera o a la Federación Insular correspondiente, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de veinticuatro horas.

3.- Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los organizadores y los conductores titulares quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la Organización. Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.

4.- Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportunos.

5.- «Los concursantes y conductores, en caso de accidente excluyen de toda responsabilidad a la Entidad y a los organizadores de la prueba y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos».

6.- En caso de accidente el Organizador no es responsable del traslado del vehículo, las grúas previstas por la organización solo se encargaran de desplazar el vehículo a la zona más próxima segura con el único fin de dejar el trazado libre para continuar la carrera.

ART. 11: COMPLEMENTOS - TABLON DE AVISOS

1.- Los Comisarios Deportivos, de acuerdo con las disposiciones del C.D.I. y en especial con sus artículos 60, 66, 141, podrán aportar a título excepcional, ciertas modificaciones a los Reglamentos particulares, por razón de seguridad o fuerza mayor. Podrán, así mismo, aplazar o anular la prueba o parte de ella, y resolver cualquier caso no previsto por los reglamentos.

2.- Todas las modificaciones o disposiciones complementarias serán puestas en conocimiento de los participantes a la mayor brevedad posible, por medio de COMPLEMENTOS fechados y numerados que formarán parte integrante de los Reglamentos.

3.- a) TABLON DE AVISOS: En la Secretaría de la Carrera la Organización instalará un tablón de avisos en el que serán expuestos los complementos, las citaciones de los Comisarios Deportivos a los participantes, acta de vehículos verificados, etc. Si así lo especificara el reglamento la página Web oficial de la prueba podrá ser considerada como tablón de avisos.

b) TABLON DE AVISOS: En la Secretaría de la Carrera, si por cualquier causa, el conductor o concursantes no pudieran ser localizados, se consideran válidas a todos los efectos las notificaciones y citaciones publicadas en el tablón de avisos. En consecuencia, es misión de los participantes permanecer en contacto con la Secretaría establecida por la Organización.

c) En el Reglamento Particular la Organización señalará el lugar en que los participantes puedan localizar la Secretaría de la carrera.

ART. 12: 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 dicha norma implicará la exclusión de la prueba. Es responsabilidad del Concurante velar por la misma.

4.- Los concursantes inscritos en una Copa o Trofeo, aprobado por la Federación, dentro de su ámbito territorial, podrán rechazar la publicidad facultativa incompatible con la contratada por un Organizador sin tener que pagar derechos dobles, siempre que la incompatibilidad sea con la publicidad obligatoria de dicha Copa o Trofeo.

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

6.- Los espacios reservados para la publicidad opcional (publicidades del Organizador) es una banda colocada junto a ambos números de competición por delante o por detrás de 25 cm. de ancho x 52 cm. de alto, quedando terminantemente prohibido recortar la misma.

7.- Las medidas de los números y placas (Si el organizador dispusiera de ellas) serán como máximo para:

.- Números: 52 cm. de alto x 40 cm. de ancho.

.- Placa delantera: 40 cm. de ancho x 30 cm. de alto.

.- Placa trasera: 30 cm. de ancho x 20 cm. de alto.

8.- Se permite un espacio de 13,5 cm. por encima y por debajo del fondo blanco de los números, o de la suma de ambos 27 cm. en un solo lado, a disposición de los organizadores con vistas a incluir, si viene el caso, una publicidad. En todo caso se debe respetar un fondo blanco de 25 de alto por 40 de ancho para la inserción de las cifras que serán de 24 cm. de alto por 4,5 cm. de ancho del trazo

9.- Los Números estarán siempre colocados en las puertas delanteras en posición vertical, para su correcta visualización.

10.- Queda prohibido realizar publicidad de la clasificación final de un Campeonato, Copa o Trofeo hasta que no haya finalizado la última prueba y la clasificación final haya sido confirmada definitivamente por la F.C.A.

11.- La imagen de la F.C.A. y de la Federación Insulares/interinsulares correspondiente al ámbito territorial de la



Federación Canaria de Automovilismo

prueba, deberá estar visible en todo momento en el pódium, cartel y toda publicación referente al rallye (Web, documentación, etc.). En la documentación figurará en la parte superior izquierda logotipo de la F.C.A., en el centro el nombre de la prueba y a la derecha, el logotipo del Club Organizador y el de la Federación Insular/Interinsular. Para el resto referente a la imagen, prensa y Protocolo de la F.C.A. será vinculante lo descrito en el Anexo V de la P.C.C.C.T.C.E. El incumplimiento de esta norma será sancionado por la FCA.

12.- La Federación Canaria de Automovilismo se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa u organización comercial a un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Canarias. (art.1- PCCCTE)

ART. 13: CARBURANTE

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

Se permite la utilización de carburantes ecológicos.

ART. 14: VERIFICACIONES

1.- ANTES DE LA SALIDA: Verificaciones técnico-deportivas de licencias, y en su caso, fichas de homologación, pasaporte técnico, etc. Los participantes deberán presentar obligatoriamente sus vehículos en el parque de verificación a la hora y día indicado en el carnet de identificación o en el reglamento particular. Los retrasos serán penalizados según constan en los reglamentos particulares. Se establecerá un horario de verificaciones que permita un mínimo de 10 minutos por vehículo para su verificación.

2.- Los vehículos quedarán calificados bajo la exclusiva responsabilidad de los concursantes; según su declaración en la hoja de inscripción, por lo que cualquier falsa declaración podrá comportar la exclusión de la prueba, sin perjuicio de más severas sanciones federativas.

3.- Queda prohibida, en el momento de las verificaciones de un vehículo, la presencia de personas ajenas al concursante en cuestión, excepto si están autorizadas por los Comisarios Deportivos.

4.- VERIFICACION COMPLEMENTARIA: Los Comisarios Técnicos a petición de los Comisarios Deportivos o del Director de Carrera, podrán en todo momento practicar una verificación complementaria a cualquier vehículo, en especial si éste ha sufrido un accidente, para informar sobre el estado del mismo.

5.- DESPUES DE LA LLEGADA: Los vehículos quedarán en situación de parque cerrado. A propuesta del Director de Carrera, de los Comisarios Deportivos o de la Federación que corresponda al ámbito superior de la prueba, se podrá proceder al desmontaje de determinados órganos del vehículo para proceder a su verificación. En el caso de Verificaciones de oficio, los gastos reales de la verificación irán a cargo del concursante, si resultase culpable, pagará una multa de 300 € sin perjuicio de otras sanciones. El piloto se considerará responsable del perfecto estado de su vehículo de acuerdo a los reglamentos establecidos.

La FCA nombrará un Grupo Técnico que será el encargado de resolver las dudas que surjan en todos los aspectos técnicos, la unificación de criterios y la resolución de interpretaciones, haciéndoselas llegar a la Junta de Gobierno de la FCA para su aprobación. Serán publicadas por la FCA mediante circular y se enviarán a las diferentes Federaciones para que sean cumplidas por todos los Comisarios Técnicos.

En el caso de que la FCA nombrara un Delegado Técnico en una prueba, este actuará como coordinador del resto de Comisarios Técnicos, y solo 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 el Organizador. Podrá estar presente en las reuniones de los Comisarios Deportivos.

ART. 15: CONDICIONES GENERALES DE LAS PRUEBAS

Si una prueba se suspende durante su celebración, y se ha realizado más del 75% de tramos cronometrados, se considerará

celebrada, la clasificación hasta ese momento se elevará como definitiva para todos los vehículos que pasen el control final de rallye.

La caravana de seguridad tendrá como mínimo coche 0, 00 y escoba. Queda prohibido utilizar en la caravana de seguridad cualquier vehículo de carreras o semi-carreras, excepto en el coche 0 y 00. Para estos vehículos de carreras y semi-carreras, es condición indispensable que los ocupantes de ambos vehículos (piloto y copiloto) estén provistos de casco y ropa ignífuga y estén en posesión de la correspondiente licencia federativa vigente al año en curso.

La relación completa de los participantes, con la adjudicación de los números de orden, será publicada, lo más tarde, cuarenta y ocho horas antes del comienzo de la carrera.

Todas las clasificaciones publicadas (oficiales, parciales, provisionales, etc.) reflejarán lo antes posible las penalizaciones en tiempo aplicables, en su caso, según circunstancias, los Comisarios Deportivos estarán en contacto con Dirección de Carrera durante el desarrollo de la prueba para resolver lo antes posible.

Para todas las pruebas y una vez finalizadas, se remitirá a la Federación Canaria de Automovilismo en el plazo máximo de siete (7) días un dossier de la prueba (actas, reclamaciones, penalizaciones, listados, etc.), que tomará como modelo el descrito en las páginas finales del Anuario Deportivo de la F.C.A. e incluirá especialmente una relación de inscritos, relación de autorizados a tomar la salida y clasificación final en las que figure el nombre completo de todos los participantes con el fin de poder elaborar los campeonatos. El no cumplimiento del presente precepto supondrá para el organizador de la prueba una sanción económica de 300 €, sin perjuicio de otras sanciones disciplinarias que se derivaran.

Una vez establecido el Calendario de pruebas por la Asamblea de la F.C.A., éstas no podrán ser modificadas salvo causa de fuerza mayor, previa solicitud dirigida a la F.C.A., explicando los motivos del cambio solicitado y acompañada de la caución de 300€, que será devuelta si la Junta de Gobierno de la FCA considera la causa de fuerza mayor ajena a la organización. Si una prueba establecida en el Calendario Oficial no se celebrara, quedará fuera de Campeonato para las siguientes temporadas, teniendo que pasar el trámite de preinspección previo pago de una sanción económica de 1.000 €, como cualquier otra prueba, para acceder al mismo. La FCA podrá establecer pruebas reserva por si alguna no se celebre.

Una prueba de la misma modalidad no podrá coincidir en la misma fecha, aunque sean diferentes campeonatos, con preferencia para aquellos que sean de carácter regional, salvo expresa autorización de la FCA.

La FCA o Federación Insular/Interinsular correspondiente a su ámbito territorial, podrá autorizar pruebas solicitadas fuera de campeonato que tendrán que cumplir lo dispuesto en los reglamentos generales vinculantes de mínimo coeficiente, y tendrán que cumplir las medidas de seguridad mínimas establecidas.

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. La Federación podrá exigir un depósito o aval bancario que garantice la celebración de la prueba y el pago de los servicios contratados por el organizador.

Están prohibidos los espectáculos finales de trompos, salvo que se solicite como un evento aparte, independiente del desarrollo de la prueba, sobre todo en lo que respecta a seguros. Aquellos pilotos que realicen espectáculos finales no autorizados, serán excluidos de la prueba y el Colegio de Comisarios Deportivos trasladará informe al Comité de Disciplina de la FCA.

La Asamblea de la FCA autoriza a realizar Controles Antidopaje en pruebas de ámbito canario, a similitud con lo aplicado por la 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



Federación Canaria de Automovilismo

las homologaciones autorizadas para alcoholímetros de la Guardia Civil de Tráfico.

Rallysprint: Pruebas celebradas según la normativa del campeonato de rallies de asfalto sobre un único tramo cronometrado en ambos sentidos, de no más de 9 Kms. Se realizarán como máximo tres mangas en cada sentido, la primera de reconocimiento y luego otras dos cronometradas, el cronometraje se realizará a la décima. La clasificación se establecerá con la suma de las mangas oficiales cronometradas.

ART. 16: PARQUE CERRADO DE LLEGADA

1.- Los vehículos quedarán obligatoriamente en régimen de Parque Cerrado desde el final de la Carrera hasta treinta minutos después de la publicación de la clasificación, si el Reglamento Particular no dijese lo contrario.

2.- En caso de reclamación, el Parque Cerrado, será mantenido después del plazo previsto para los vehículos cuya lista será publicada en el propio parque.

3.- APERTURA: En el momento oportuno se dará el orden de poder disponer de los vehículos, a excepción de los retenidos según dispone el apartado anterior. Quedarán igualmente retenidos los que puedan señalar el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 14.5. En ambos casos, el Colegio de Comisarios Deportivos está facultado para trasladar el o los vehículos retenidos a un taller, garaje o establecimiento similar, a fin de efectuar las verificaciones que procedan. Bajo ningún concepto se podrá retirar el vehículo sin la autorización de los Comisarios Deportivos. Contravenir lo anterior supondrá la exclusión de la prueba y la sanción correspondiente por parte del Comité de Disciplina de la F.C.A.

4.- El Reglamento Particular podrá señalar otras situaciones de parque cerrado.

ART. 17: RECONOCIMIENTOS:

17.1. En las pruebas puntuables para Campeonatos de rango superior, será válida la Reglamentación autorizada por la R.F.E. de A. o la F.I.A.

17.2. En los Rallies están prohibidos los reconocimientos durante los 7 (siete) días anteriores a la celebración de la prueba coincidiendo con el Cierre de Inscripciones. Los pilotos residentes de otras islas, inscritos como primer conductor, diferentes a la sede del Rallye, 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.

17.3. Para todos los casos, los vehículos de competición y los coches 'liebres' están prohibidos, bajo pena de exclusión del equipo.

17.4. 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 podrá 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.

17.5. En las Pruebas de Montaña están prohibidos los reconocimientos el mismo día de la prueba, los vehículos de reconocimiento tendrán que ajustarse a lo descrito en el 17.4.

17.6. 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 17. 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.

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:

Las infracciones a las normas de tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el art. 9.14.2, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Comité de Disciplina y/o Juez Único de la FCA por si estima oportuno 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 y sobre todo los casos de reincidencia.

Cuando un participante sea sancionado con la retirada de carnet de conducir, y dicha sanción sea puesta en conocimiento por la Dirección General de Tráfico a esta Federación, el mismo será sancionado a través de los Órganos competentes de esta Federación con la retirada de la licencia federativa por igual periodo, sin perjuicio de otras sanciones que estimasen los Comités Disciplinarios.

ART.18: NORMAS DE SEGURIDAD PARA CONDUCTORES Y NAVEGANTES A LA SALIDA DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

1.- Casco y HANS puestos y debidamente abrochado.

2.- Cinturones puestos 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.- Ropa ignífuga puesta correctamente.

5.- Sistema de extinción automática sin los seguros y en orden de funcionamiento.

ART. 19: INFRACCIONES DISCIPLINARIAS:

Las agresiones, comportamientos o actitudes agresivas dirigidas contra oficiales, directivos, autoridades deportivas, otros deportistas o el público, durante el desarrollo de la prueba, serán sancionadas por los Comisarios Deportivos, sin perjuicio de otras sanciones previstas por los Comités 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: Exclusión.

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.

Todo deportista, organizador, persona física, oficial, club o federativo, 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 competiciones federadas y para poder solicitar la inscripción en el calendario de pruebas de la siguiente temporada.

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.

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 de Disciplina Deportiva.

ART. 20: INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO

A: INTERRUPCION DEFINITIVA:



Federación Canaria de Automovilismo

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 carrera. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

La aplicación o no de esta disposición es competencia exclusiva del Colegio de Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera, exponiendo los motivos de la interrupción.

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.

Por último todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, 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:

Cuando un piloto o grupo de pilotos resulten perjudicados por una interrupción no definitiva en el transcurso de un tramo cronometrado, previo informe del Jefe de Prueba certificando tal circunstancia, se establecen los siguientes criterios para determinar el tiempo a aplicar:

I).- Si se hubiesen realizado más pasadas por el mismo tramo cronometrado en el momento de la interrupción, se tomará el peor tiempo realizado en las mismas, siempre que concurrieran las mismas circunstancias en el desarrollo de la Prueba (atmosféricas, kilometraje, nocturnidad, etc.).

II).- 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 le parezca más idóneo.

Para todos los casos:

.- Todo equipo responsable o cómplice de una parada de carrera no podrá, en ningún caso, aprovecharse de esta medida.

.- 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.21: DERECHOS DE IMAGEN.

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; 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 FCA 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.

En ningún caso la FCA podrá utilizar la imagen personal de ninguna persona física involucrada en una carrera, 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 cintas de video- o para la promoción del deporte.

La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante la prueba está prohibido, salvo expresa autorización de la Federación Canaria de Automovilismo.



PLANIFICACIÓN GENERAL DE LAS PRUEBAS AUTOMOVILÍSTICAS

I) PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES:

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

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

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

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

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

SERVICIO MEDICO: PRUEBAS AUTOMOVILISTICAS

El servicio médico de las Pruebas Automovilísticas está proyectado para prestar ayuda a los pilotos, copilotos o a cualquier persona víctima de un accidente ocurrido en el Tramo cronometrado en el curso de una competición. 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 víctima de una enfermedad. Este servicio estará bajo la responsabilidad del mismo Jefe Médico.

PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES:

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

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

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

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

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

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

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

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

FUNCIONAMIENTO MEDICOS Y AYUDANTES:

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

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

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

PREVISIONES EN CASO DE ACCIDENTE:

En caso de accidente confirmado deberá accionarse todo el sistema médico de socorro en el más breve plazo 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.

EVACUACION Y HOSPITALES DE AYUDA:



Federación Canaria de Automovilismo

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

a) Los medios y condiciones de evacuación médica del tramo cronometrado hasta el Hospital de recepción:

1) La evacuación de un herido deberá efectuarse por una ambulancia presente en el lugar y designada a este efecto, medicalizada o no.

2) Es necesario prever en caso de accidente múltiple la colaboración de Servicios Oficiales de seguridad médica o con la colaboración de una organización privada cuando ésta no se posea.

b) Hospitales de recepción: El Organizador notificará por escrito a los hospitales donde decida evacuar a los heridos, al menos 15 días antes de la carrera.

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

SERVICIO MEDICO MINIMO PARA RALLIES

Jefe Médico, situado en Dirección de Carrera.

En la salida de cada tramo cronometrado:

- Un médico con experiencia en reanimación y un médico o ATS de urgencias que ayude en las tareas de reanimación.

- Una ambulancia asistencial medicalizada de Soporte Vital Avanzado.

- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

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

- Un médico experto en urgencias.

- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

En parques de asistencia:

- Un equipo de sanitarios.

- Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

- La Organización deberá prever los medios sanitarios de reposición necesarios en caso de evacuación, para poder reanudar el Tramo Cronometrado.

SERVICIO MEDICO MINIMO PARA PRUEBAS DE CIRCUITO

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

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

SERVICIO MEDICO MINIMO PARA LAS SUBIDAS EN CUESTAS

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

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

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

- . Un médico experto en urgencias en un vehículo de intervención rápida (R ó S).

- . Una ambulancia asistencial de Soporte Vital Básico.

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



CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE RALLIES DE ASFALTO

ART. 1: ORGANIZACION

1.- La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2012 los siguientes Campeonatos.

- Campeonato Autonómico de Canarias de Rallies de Asfalto.
- Campeonato Autonómico de Canarias por Categorías
- Trofeo Autonómico de Canarias de Grupo H.
- Trofeo Junior Autonómico de Canarias de Pilotos.

2.- Serán de aplicación por orden de relación:

- El presente Reglamento General.
- El Reglamento particular de la prueba.
- Las prescripciones comunes de la Federación Canaria de Automovilismo para el 2012.
- Las prescripciones comunes de los campeonatos, copas y trofeos de España 2012.
- Las prescripciones comunes de los campeonatos de Europa 2012.
- El C.D.I.

ART. 2: ASPIRANTES

Estos Campeonatos están abiertos a todo participante con licencia aprobada por la Federación Canaria de Automovilismo.

Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al Comité de Disciplina y/o Juez Único de la FCA.

Asimismo, este Campeonato está abierto a todo fabricante de automóviles, siendo indispensable haberse inscrito, para puntuar en el mismo. La fecha límite para hacer efectiva dicha inscripción será como máximo 30 días antes de la celebración de la primera prueba valedera para el Campeonato.

El Trofeo Junior de Pilotos de Canarias se establecerá con los pilotos nacidos a partir del 1 de Enero de 1989 que previamente hayan realizado la correspondiente solicitud de inscripción. Dicha solicitud se publicará en la web de la Federación (www.fcautomovilismo.com).

Art. 3: VEHICULOS ADMITIDOS

La normativa acerca de los vehículos admitidos en este Campeonato viene recogida en el Art. 3 de las Prescripciones Comunes para todas las pruebas de la FCA en el 2012.

Además, se admite la participación de los vehículos de grupo T, los cuales tendrán una clasificación independiente y saldrán a partir del número 100.

ART. 4: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO

- A) La Federación Canaria de Automovilismo resolverán todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.
- B) La Federación Canaria de Automovilismo confeccionará y publicará las clasificaciones.

ART. 5: OFICIALES

La FCA y Federación Insular/Interinsular correspondiente nombrarán dos Comisarios Deportivos (uno de ellos será designado como Presidente), y se reserva el derecho de designar un Comisario Deportivo oyente.

El tercer miembro del Colegio y un Comisario oyente, (que deberá estar presente en todas las reuniones y decisiones) serán nombrados a propuesta del organizador de la prueba.

El número mínimo de Comisarios Deportivos será de tres.

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

ART. 6: PUBLICIDAD

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 Regional 2012.

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

ART. 7: RESULTADOS A RETENER

Se celebrará un campeonato de siete (7) rallies, dos (2) en la Isla de Gran Canaria, dos (2) en la Isla de Tenerife, dos (2) en la Isla de La Palma y uno (1) en Isla de Lanzarote. Sólo puntuará y retendrá un (1) rallye por isla donde haya actividad, es decir, en estos momentos serán cuatro (4) rallies los que puntuarán y retendrán, uno (1) en la Isla de Lanzarote, uno (1) en la Isla de Gran Canaria, uno (1) en la Isla de Tenerife y uno (1) en la Isla de La Palma

Si un piloto participa en más de un (1) rallye en una isla determinada, sólo sumará el mejor resultado obtenido. Si alguna de las islas que actualmente NO tienen esta modalidad organiza un rallye con arreglo a las estipulaciones reglamentarias, ese resultado sí se retendría.

Cuando un participante tenga más de un resultado en una misma isla, el peor, o de ser iguales, la última participación, NO BLOQUEARÁ al resto de participantes, es decir, desaparecerá de la clasificación de esa o esas pruebas.

Todos los rallies tendrán el mismo coeficiente y será uno (1). Reiterar que será valedero sólo uno (1) por isla donde se dispute el campeonato.

En el caso que La Gomera o El Hierro promuevan un nuevo rallye valedero para el autonómico (cumpliendo con la reglamentación vigente en ese momento para poder ser rallye de este campeonato) y a fin de que nunca haya más de siete (7) rallies dentro del citado campeonato, la Isla de La Palma cederá uno de los suyos en beneficio de aquellas, al igual que hará la Isla de Tenerife si la otra isla que queda lo pretende y cumple. Esto mismo sucederá con la Isla de Gran Canaria en el caso de que la Isla de Fuerteventura decida organizar un rallye.

En caso excepcional (y sólo de forma temporal hasta que se corrija la incidencia) que una o varias islas por cualquier circunstancia no organicen pruebas dentro del campeonato autonómico, y además fueran menos de cuatro (4) los resultados a contabilizar para el mismo, la FCA podrá designar otro u otros rallies a puntuar y retener de las islas donde se organizan dos (2).

La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en 2 pruebas de diferentes islas.

ART. 8: CONDICIONES DE PRUEBAS PUNTUABLES

8.1.- Recorrido:

* Las pruebas puntuables deberán tener entre 80 y 100 Kms. totales de Kilómetros cronometrados.

Se permitirá una tolerancia del 5% en el kilometraje total de tramos cronometrados por exceso.

El máximo de Kms cronometrados puede ser aumentado previa autorización de la FCA, a solicitud del organizador.

* Los Rallies en general tendrán como máximo un total de 12 Tramos cronometrados con un mínimo de 3 tramos diferentes (un mismo tramo cronometrado en ambos sentidos, no se considerará tramo diferente) y los tramos cronometrados no podrán exceder de 15 kms. de recorrido excepto uno de ellos por sección que podrá llegar a 20 Km., teniendo en cuenta especialmente, las condiciones de seguridad. El cronometraje en los tramos cronometrados de los rallies de asfalto se realizará a la décima. La velocidad media máxima en los sectores, será como máximo de 60 Km/h, salvo autorización expresa de la FCA.

* Se podrá programar un rallye con dos etapas según reglamentación de la RFEDA, respetando lo descrito en este apartado sobre recorrido. En su caso, independientemente del



Federación Canaria de Automovilismo

tiempo transcurrido hasta la reiniciación del Rallye, este podrá ser considerado como de una sola Etapa.

8.2.- El Carnet de ruta será obligatoriamente el modelo aprobado para la temporada en curso por la FCA, tendrá el visto bueno de la FCA, junto con el Reglamento Particular de la prueba.

Controles: Los vehículos de los participantes podrán entrar con adelanto en los controles horarios de llegada de fin de etapa o sección, sin incurrir en penalización, un miembro del equipo permanecerá en el CH para cumplimentar el Carnet de Control. Las penalizaciones por retaso CH serán siempre aplicadas.

8.3.- El Programa Horario de la Prueba podrá establecer una REUNIÓN CON LOS EQUIPOS antes de tomar la salida, a la que tendrán que acudir obligatoriamente el piloto y/o copiloto. La hora y lugar de la reunión deberá constar en el PROGRAMA-HORARIO de la Prueba.

8.4.- Las entidades organizadoras, remitirán a la Federación Canaria de Automovilismo la clasificación final oficial en la que figure el nombre y dos apellidos, una vez publicada la misma, en formato Excel o similar a través de correo electrónico, como máximo, en las 12 horas siguientes, posteriormente las actas de las pruebas, con la lista de autorizados, clasificaciones, etc., serán enviadas en los siete días siguientes a la celebración de la prueba.

8.5.- El procedimiento de Salida del Rallye o Etapa, será similar a la salida de sector que empiece con un control de salida de Tramo Cronometrado, situando en el punto de Salida (Pódium) un panel rojo representando una bandera de salida. El oficial responsable de la Salida anotará en el Carnet Control la hora prevista de Salida. La Salida será dada con el vehículo parado y con el equipo a bordo, pudiendo utilizar bandera, cuenta atrás con la mano o cualquier otro sistema que comunique al equipo el inicio del tiempo para recorrer el sector.

Se podrá optar por realizar el día previo, una vez finalizadas las verificaciones, la Ceremonia de Salida del Rallye, que al igual que lo descrito para el Campeonato de España de Rallies. En este caso el organizador dispondrá de un lugar dotado de seguridad para que los vehículos pernocten hasta el día siguiente en que tomaran la salida del rallye.

La Ceremonia de Salida se hará según orden establecido en el reglamento particular, los equipos deberán llevar sus monos ignífugos reglamentarios.

El intervalo de salida será adaptado por el Director de Carrera al desarrollo de la ceremonia, en ningún caso será superior al minuto. Los participantes tendrán que estar a disposición del Director de Carrera que dará la orden de subida a pódium para dar lugar a la Ceremonia de Salida.

Si un vehículo no pudiera tomar parte en la Ceremonia de Salida por causa de fuerza mayor, se le permitirá tomar la salida en el rally a su hora de salida prevista, y siempre y cuando lo haya notificado al Director de Carrera con el visto bueno de los Comisarios Deportivos y haya pasado las verificaciones técnicas pertinentes.

Pero el equipo deberá pasar a pie con la vestimenta ignífuga por el pódium de la Ceremonia de salida en el orden correspondiente.

SALIDA: En caso de celebrarse previamente la Ceremonia de Salida, los equipos al completo deberán presentarse en el precontrol previo al C.H. 0 (Salida del Parque de Asistencia), 10' antes de su hora teórica de salida que figurará en la Lista Oficial de Autorizados a tomar la salida.

También tendrán que dirigirse a este lugar aquellos participantes que hayan sido citados de forma particular (con mayor antelación) para proceder a una eventual verificación técnica.

En el momento de su presentación se procederá al control de los cascos y vestimenta ignífuga reglamentaria y les será entregado el Carnet de Control en el que figurará su hora teórica de salida del rally.

Una vez superado el control de cascos y vestimenta ignífuga y recibido el Carnet de Control, los equipos al completo deberán presentarse en el C.H. 0 de Salida del Parque de Asistencia a la hora prevista. Este C.H. está sometido a las mismas reglas de

procedimiento de control que los demás C.H. del Rallye, en caso de retraso de un participante, dará fe la hora publicada en el orden de salida del rallye.

8.6.- Se permite organizar un Tramo Espectáculo previa autorización de la FCA.

8.7.- La entrega de trofeos de las diferentes pruebas se realizará al llegar los vehículos al Pódium de Fin de Rallye, según el protocolo descrito en el Anexo 8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto del 2012.

8.8.- Se permite aplicar la formula Súper Rallye según normativa del Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Los vehículos participantes podrán usar esta fórmula sólo una vez por prueba.

Art.9: ZONAS DE ASISTENCIA

9.1.- Se define "asistencia" como un trabajo efectuado, sin restricción alguna sobre un vehículo concursante. Durante todo el Rallye solo se podrá realizar "asistencia" en las Zonas de Asistencia. Sin embargo, el equipo, 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.

9.2.- No está autorizada la utilización o recepción por el equipo de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas, útiles u otro material distinto de los transportados por el vehículo concursante. La transmisión desde el vehículo, de información, bebidas o comida está prohibida salvo junto a los controles horarios o controles de Stop.

9.3.- No está autorizado el estacionamiento de un vehículo de asistencia y la colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y útiles en el itinerario, excepto en la zona de asistencia. El itinerario incluye los arcenes, aceras, zonas de descanso, etc., del mismo.

9.4.- No está autorizado abandonar el itinerario por parte de un vehículo concursante.

9.5.- Los vehículos de asistencia solo están permitidos dentro de la zona de asistencia, los vehículos de acompañamiento o vehículos rápidos están prohibidos, el no cumplimiento de esta norma implicará la eliminación de carrera del equipo auxiliado o del equipo a que pertenezca el vehículo de acompañamiento.

9.6.- Sólo se podrán efectuar reparaciones por las asistencias dentro de las zonas de asistencia. En las zonas de asistencia prohibida sólo serán autorizadas las reparaciones y reavituallamientos efectuados por los miembros del equipo con los medios transportados a bordo de su vehículo. La correcta observación de estas prescripciones será comprobada por los oficiales de la prueba y cualquier infracción a las mismas será objeto de sanción.

9.7.- Solo está permitido un vehículo de asistencia por participante. Aquellos participantes que por las condiciones del equipo necesiten un segundo vehículo, deberán solicitarlo por escrito, argumentando las necesidades, a la Organización, que podrá autorizar un segundo vehículo de asistencia 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 considerado como el «abandono del equipo participante».

9.8.- Toda infracción concerniente a la asistencia prohibida comprobada por los oficiales del Rallye, entrañará la exclusión de la prueba. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comité de Disciplina de la FCA.

9.9.- Las zonas de asistencia deberán ser establecidas conforme a la tabla siguiente:

Nº de tramos cronometrados	Máximo 4
Kms. de tramos cronometrados	Máximo 50

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

* El tiempo mínimo autorizado en las Zonas será de 25 minutos, excepto en las zonas establecidas inmediatamente después de la Salida o antes de la Llegada del Rallye que



Federación Canaria de Automovilismo

tendrán un mínimo de 10 minutos. No se permiten zonas libres de asistencia.

* La Zona de Asistencia final antes de la Llegada del Rallye es optativa a criterio del organizador según las necesidades del rutómetro itinerario.

* 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 I de las Prescripciones Generales del Campeonato de España de Rallies 2012, quedan reducidas a 5 metros como mínimo).

* Las labores de repostaje se realizarán en el propio lugar de trabajo, por lo que cada asistencia tendrá que disponer de un extintor de un mínimo de 6 kg., salvo que se reglamente una zona de repostaje en el Reglamento Particular de la prueba. Para la maniobra de repostaje se deben respetar las recomendaciones de seguridad: motor parado, cinturones desabrochados, no fumar, no hacer fuego ni maniobras que suelten chispas en los alrededores, no teléfonos móviles ni emisoras y separar de la zona al personal que no interviene en la maniobra de repostaje. Los accidentes que ocurran con motivo de una mala actuación del equipo de asistencia son de responsabilidad única del equipo participante, eximiéndose al organizador o la Federación de cualquier responsabilidad al respecto, que solo proporciona el espacio para que se pueda realizar la asistencia.

* Se permite el repostaje en las gasolineras situadas en el recorrido del rallye, según rutómetro itinerario, cumpliendo las siguientes condiciones:

- Solo podrán realizarlo los miembros del equipo (piloto o copiloto) o los empleados de la gasolinera.
- El repostaje será exclusivamente de combustible obtenido de los surtidores de la gasolinera.

* 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 que su equipo haya cometido la infracción.

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

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

9.10.- Reagrupamiento – Zona de asistencia

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 20 minutos obligatorios de la asistencia.

Sólo habrá un control de entrada y un control de salida unificado (Reagrupamiento y Zona de Asistencia) que 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 prevista de salida de la zona de asistencia, a continuación podrán conducir su vehículo a su zona de trabajo.

ART. 10: PUBLICACION DE RESULTADOS

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

ART. 11: PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables para el Campeonato son:

- RALLYE ISLAS CANARIAS – TROFEO EL CORTE INGLÉS
- RALLYE VILLA DE TEROR
- RALLYE SENDEROS DE LA PALMA
- RALLYE ISLA BONITA
- RALLYE VILLA DE ADEJE
- RALLYE ISLA DE TENERIFE
- RALLYE ISLA DE LANZAROTE

En el Rallye Islas Canarias – Trofeo El Corte Inglés, sólo puntuará la primera etapa.

Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos 1200 €. 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. 12: PREMIOS Y TROFEOS

Al final del Campeonato, la Federación Canaria de Automovilismo, repartirán los siguientes Trofeos:

Clasificación General por equipos Piloto y Copiloto: a los 3 primeros - Trofeo

Clasificación General por Categoría Piloto y Copiloto: a los 3 primeros clasificados de cada Categoría – Trofeo.

Clasificación General Trofeo Junior Autonómico de Canarias de Pilotos: al primero – Trofeo.

Clasificación General Grupo H: Piloto y Copiloto: a los 3 primeros clasificados.

Clasificación General por Marcas al primero Trofeo

Clasificación General por Clubes al primero Trofeo

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.

Se autoriza la participación de Históricos de Regularidad e Históricos de Velocidad según reglamentación RFEDA 2012.



CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE MONTAÑA

ART. 1: ORGANIZACION

1.- La Federación Canaria de Automovilismo organiza para el año 2012 los siguientes Campeonatos de Montaña.

- Campeonato Autonómico de Canarias de Montaña de Barquetas.
 - Campeonato Autonómico de Canarias de Montaña de Turismos.
 - Campeonato Autonómico de Canarias de Montaña de conductores Categorías.
 - Trofeo Autonómico de Canarias de grupo H.
- 2.- Serán de aplicación por orden de relación:
- El presente Reglamento General.
 - El Reglamento particular de la prueba.
 - Las prescripciones comunes de la Federación Canaria de Automovilismo 2012.
 - Las prescripciones comunes de los campeonatos, copas y trofeos de España 2012.
 - Las prescripciones comunes de los campeonatos de Europa 2012.
 - El C.D.I.

ART. 2: ASPIRANTES

Estos Campeonatos están abiertos a todos los conductores con licencia aprobada por la Federación Canaria de Automovilismo.

Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al comité de disciplina de la FCA.

ART. 3: VEHICULOS ADMITIDOS – INSCRIPCIONES

Podrán tomar parte en las pruebas puntuables de este campeonato los siguientes tipos de vehículos, siempre que los reglamentos particulares los admitan:

- Los admitidos en el art. 3 de PPCC de la FCA 2012..
- Los admitidos en la categoría 2 del art. 3 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña 2012.
- Los vehículos de grupo A2 según Campeonato de España de Montaña 2007, 2008, 2010, 2011 y 2012 (los participantes A2 tendrán que aportar el reglamento técnico de la monomarca en que hubieran participado).
- Los vehículos de grupo T, los cuales tendrán una clasificación independiente y saldrán a partir del número 100.
- Los vehículos de grupo C.

ART. 4: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO

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

B) La Federación Canaria de Automovilismo confeccionará y publicará las clasificaciones.

C) Las clasificaciones parciales o finales oficiales en las diferentes pruebas de los vehículos turismos y las barquetas serán en clasificación independiente para cada modalidad, no puntuaran ni bloquearan entre ellas. (figurará en primer lugar la clasificación de las Barquetas).

ART. 5: OFICIALES

La FCA y Federación Insular/Interinsular correspondiente nombrarán dos Comisarios Deportivos (uno de ellos será designado como Presidente), y se reserva el derecho de designar un Comisario Deportivo oyente.

El tercer miembro del Colegio y un Comisario oyente, (que deberá estar presente en todas las reuniones y decisiones) serán nombrados a propuesta del organizador de la prueba.

El número mínimo de Comisarios Deportivos será de tres.

Este artículo nos es aplicable a las pruebas puntuables para el Campeonato de España.

ART. 6: PUBLICIDAD

La Federación Canaria de Automovilismo de acuerdo con las Federaciones Insulares o Interinsulares, se reservan el derecho a vincular publicidad al patrocinio del Campeonato Regional 2012.

El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del aspirante al Campeonato.

ART. 7: RESULTADOS A RETENER

La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en 2 pruebas. Se retendrán todos los resultados.

ART. 8: CONDICIONES DE LAS PRUEBAS PUNTUABLES

Las entidades organizadoras, remitirán a la Federación Canaria de Automovilismo la clasificación final oficial en la que figure el nombre y dos apellidos, una vez publicada la misma, en formato Excel o similar a través de correo electrónico, como máximo, en las 12 horas siguientes, posteriormente las actas de las pruebas, con la lista de autorizados, clasificaciones, etc., serán enviadas en los siete días siguientes a la celebración de la prueba.

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

Opcionalmente y con el visto bueno de la FCA, los organizadores podrán celebrar las pruebas del campeonato con el formato establecido por la R.F.E. de A.

Si las condiciones lo permiten se pesarán como mínimo los vehículos del grupo C que están de acuerdo con las prescripciones que establezca el CDI para este tipo de vehículos. Los lastres serán precintados al vehículo.

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.

En caso de suspenderse alguna de las mangas oficiales se podrá elegir el mejor resultado incluyendo el obtenido en la manga de entrenamiento.

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.

ART. 9: PUBLICACION DE RESULTADOS

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

ART. 10: PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables para el Campeonato son:

- SUBIDA DE MOYA
- SUBIDA LA GOMERA
- SUBIDA DE HARÍA
- SUBIDA DE ISLA DE FUERTEVENTURA
- SUBIDA DE EL TIME
- SUBIDA DE LA CUMBRE
- SUBIDA DE GUÍA DE ISORA



Federación Canaria de Automovilismo

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. 11: PREMIOS Y TROFEOS CAMPEONATO

Al final del CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE MONTAÑA , la Federación Canaria de Automovilismo, repartirá los siguientes premios y trofeos.

Clasificación General Barquetas: (Piloto) a los 3 primeros Trofeo

Clasificación General Turismos: (Piloto) a los 3 primeros Trofeo

Clasificación General por Categorías: (Piloto) a los tres primeros Trofeo

Clasificación General por Clubes al primero Trofeo

Clasificación General Grupo H: (Piloto) a los 3 primeros clasificados.

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



CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE RALLIES EN TIERRA

ART. 1º: DEFINICION

La Federación Canaria de Automovilismo organiza para la temporada 2012 el Campeonato Autonómico de Canarias de Rallies en Tierra. De este Campeonato derivarán

Campeonato de Canarias de Rallies en Tierra

Campeonato por clases de Rallies en Tierra

Serán de Aplicación por orden de prelación:

- El presente Reglamento General.
- El Reglamento Particular de cada prueba.
- Las Prescripciones Comunes de la F.C.A.
- El Reglamento del Campeonato de España de Rallies en Tierra.
- El Reglamento General del Campeonato de España de Rallies.
- El Código Deportivo Internacional (C.D.I.)

ART. 2º: PUNTUACIONES

Serán de aplicación los baremos descritos en el artículo 4 de las prescripciones comunes de la F.C.A.

Pruebas Puntuables

RALLYE DE TIERRA ISLA VERDE

RALLYE DE TIERRA ISLA DE TENERIFE

RALLYE DE TIERRA ISLA DE GRAN CANARIA

RALLYE ISLA DE LOS VOLCANES

RALLYE DE TIERRA DE ANTIGUA

La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en 2 pruebas. Se retendrán todos los resultados.

ART. 3º: DESCRIPCION

El desglose del itinerario, así como la situación de los Controles Horarios, Controles de Paso, periodos de neutralización, etc., están marcados en el Carnet de Ruta y en el Libro de Ruta. Para facilitar la reincorporación de los participantes, se entregará al comienzo de la prueba el Carnet de Ruta de todas las Secciones del Rally. Es responsabilidad del equipo participante mantenerlo durante todo el desarrollo del rally y presentarlo a requerimiento de los oficiales.

La velocidad media impuesta entre Controles Horarios, será igual o inferior a 50 Km/h. La velocidad en las Pruebas Especiales es libre, no se podrá entrenar ni reconocer las Pruebas de velocidad si no es autorizado por la organización.

Estará prohibido reconocer o entrenar en las pruebas especiales de los Rallies fuera de los horarios y programas previstos por la organización; se proveerá un equipo de Comisarios para que en los horarios previstos se puedan reconocer dichas pruebas, no pudiéndose en ningún momento no autorizado, ni reconocer, ni circular por las inmediaciones del Rallye ya Publicado. Los reconocimientos autorizados serán con vehículos normales, equipados con neumáticos de serie (no vehículos de competición).

Se permite la incorporación a la prueba a los equipos que abandonen en un tramo por cualquier causa técnica según la fórmula Súper Rallye de la normativa del Campeonato de España de Rallies de Tierra.

El orden de salida de estos equipos rescatados se realizará según el criterio del Director de Carrera teniendo en cuenta, sobre todo, razones de seguridad. Los equipos reincorporados a la prueba después de abandonarla no aparecerán en la clasificación final y por lo tanto tampoco podrán puntuar en la misma.

ART. 4º: VEHICULOS ADMITIDOS

-Serán admitidos a tomar parte los siguientes tipos de vehículos:

Agrupación «A»

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

Clase 1: Hasta 1600 cc.

Clase 2: Más de 1600 cc.

Agrupación «B»

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

Clase 3: Hasta 1400 cc.

Clase 4: Entre 1400 y 1600 cc.

Clase 5: Más de 1600 cc.

Agrupación «C»

Vehículos turismos de Gasolina o Diesel (homologados o no) tracción total (4 x 4 Tracción a las cuatro ruedas y vehículos equipados con bimotor).

Clase 6: Hasta 1600 cc.

Clase 7: Más de 1600 cc.

(Los cm3 para los vehículos bimotor será la suma total de los dos motores).

Agrupación «D»

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

Clase 8 : Libre cilindrada

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

Para todas las clases a los motores turbo se les adjudicará el cubillaje del resultado de los $\text{cm}^3 \times 1'7 = \text{cm}^3$ totales.

ART. 5º: CONCURSANTES ADMITIDOS

1.- Será admitida toda persona física o jurídica titular de una licencia de concursante y participante aprobada por la F.C.A. correspondiente para el año en curso.

Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al comité de disciplina y/o Juez Único de la FCA.

2.- Durante el transcurso de la conducción y siempre que el concursante sea una persona jurídica o no forme parte del equipo, todas sus obligaciones y responsabilidades recaen en su totalidad, solidariamente y por indiviso al primer conductor declarado en el boletín de inscripción.

ART. 6º: SOLICITUD DE INSCRIPCION. INSCRIPCIONES

1.- Toda persona que desee participar en el mencionado Campeonato, deberá enviar a la Secretaría de cada prueba el boletín de solicitud de inscripción, debidamente cumplimentado, según consta en el Reglamento Particular de cada Rallye.

En caso de enviar la solicitud por fax deberá confirmar su recepción llamando telefónicamente al responsable de la Organización de la prueba o al Secretario de la misma.

Para definir el equipo si hubiese un cambio de Copiloto prevalecerá aquel que haya realizado más participaciones, en caso de empate, el de la primera prueba.

ART. 7º: NORMAS PARA LOS RALLIES PUNTUABLES

Las Federaciones Insulares/Interinsulares son las encargadas de velar porque se cumplan las normas, sobre todo en lo referente a seguridad.

La caravana de seguridad tendrá como mínimo coche 0, 00 y escoba. Queda prohibido utilizar en la Caravana de Seguridad



Federación Canaria de Automovilismo

cualquier vehículo de carreras o semi-carreras, excepto en el coche 0 y 00. Para estos vehículos de carrera y semi-carrera, es condición indispensable que los ocupantes de ambos vehículos (piloto y copiloto) estén provistos de casco y ropa ignífuga y estén en posesión de la correspondiente licencia federativa vigente al año en curso.

Estarán inscritos en el calendario de la Federación Canaria de Automovilismo. No asfaltados las Pruebas Especiales, o en su caso se aconseja 90% no asfaltado. Se celebrarán todos de día.

Tendrán como mínimo dos Pruebas Especiales, con un recorrido mínimo de 40 Kms en Pruebas Especiales y un máximo de 90 Kms en Pruebas Especiales.

Entre cada parque de asistencia tendrán que realizarse como mínimo dos pruebas especiales de manera consecutiva. Si el organizador lo solicita se podrá autorizar excepcionalmente una única prueba especial entre zonas de asistencia.

Si una de las pruebas no contara con los equipos mínimos de seguridad: comisarios, radios, cierre de carreteras, señalización, etc., será neutralizada por el responsable federativo nombrado a tal efecto.

Los derechos de inscripción del campeonato quedan establecidos 500 € por prueba, los cuales deberán ser abonados como máximo 15 días antes de la celebración de la prueba.

Los Derechos de Inscripción a las pruebas del Campeonato Regional serán de 350 (trescientos cincuenta euros) por cada una de ellas, lo que se abonará o ingresará en cuenta corriente, según la forma que se indique en la hoja de inscripción y en el plazo previsto.

ART. 8º: DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHICULOS

a) Fijaciones suplementarias: Una (s) fijación (es) suplementaria (s) "del tipo americano" para el capot motor, la tapa de la maleta y demás objetos importantes transportados a bordo del vehículo (rueda de repuesto, caja de herramientas, etc.).

b) Cinturones de seguridad: homologados FIA. Se autoriza practicar un agujero en un asiento de serie para permitir el paso de un cinturón de seguridad.

c) Parabrisas: Es obligatorio un parabrisas si está hecho de vidrio que sea constituido por láminas, además se podrá utilizar lámina de plástico PTG transparente con un espesor mínimo de 5mm perfectamente montada.

d) Ruedas y neumáticos: No será autorizado el uso de neumáticos de clavos, cadenas u otros dispositivos similares. El resto de características y dimensiones será libre. Obligatorio la utilización de faldillas en las ruedas de tracción.

e) Arcos de seguridad: Es obligatorio el montaje de un arco de seguridad conforme a las prescripciones del Art. 253.8 del Anexo «J» del C.D.I.

f) Los vehículos deberán llevar como mínimo un extintor manual de 4 Kg., excepto para los vehículos bimotores y/o que su carrocería, habitáculo, etc., esté compuesto por alguna pieza de fibra de vidrio, Kevlar, o material similar deberán poseer además el sistema de extinción automático según está descrito en el Art. 253.7 del anexo J del C.D.I., debiendo estar en la salida de los tramos cronometrados en condiciones de funcionamiento, con los precintos y seguros quitados, en caso contrario se le negará la salida o se le excluirá si el tramo cronometrado lo ha realizado.

g) Todos los equipos participantes deberán usar obligatoriamente el HANS.

h) Las pruebas de CAMPEONATO DE ESPAÑA o de rango superior se regirán por la normativa de seguridad de los reglamentos aplicables de dicho campeonato.

ART. 11º: PREMIOS Y TROFEOS

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

PREMIOS Y TROFEOS PARA EL FINAL DEL CAMPEONATO

Al primer equipo de cada Clase (piloto y copiloto) TROFEO

A los tres primeros de la clasificación general scratch (piloto y copiloto) TROFEO

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



CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE SLALOM

ART. 1º: ORGANIZACION.

La Federación Canaria de Automovilismo, establece y organiza para 2012 el CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE SLALOM. De este Campeonato derivarán: Campeonato de Slalom de Turismos, Campeonato de Slalom de Monoplazas y Campeonato de Slalom por clases.

Serán de Aplicación por orden de prelación:

- A) El presente Reglamento General
- B) El Reglamento Particular de cada Prueba
- C) Las Prescripciones Comunes de la F.C.A.

ART. 2º: VEHICULOS ADMITIDOS

Según el artículo 4 del Campeonato Autonómico de Canarias de Rallies de Tierra.

Además serán admitidos:

Agrupación «E» - MONOPLAZAS

Clase 9: Car Cross, Buggies de más de 200 cc de 2 ó 4 tiempos con tracción a un solo eje.

Clase 10: Car Cross, Buggies y Formulas TT de más de 200 cc de 2 ó 4 tiempos con tracción a las cuatro ruedas.

Se realizará una clasificación independiente de los vehículos turismos, y se publicará una Clasificación General Scratch de la Agrupación E: Car Cross, Buggies y Formulas TT. En ningún caso se realizarán clasificaciones conjuntas de vehículos turismos y monoplazas.

ART. 3º: PARTICIPANTES ADMITIDOS

Será admitida toda persona física o jurídica titular de una licencia SLALOM homologada por la F.C.A. correspondiente al año en curso.

Durante el transcurso de la conducción todas las obligaciones y responsabilidades incumben en su totalidad al primer conductor declarado en el boletín de inscripción. El conductor asume todos los derechos y deberes del concursante al igual que si fuera titular de licencia de Concursante Individual.

ART. 4º: EQUIPOS

El equipo estará formado por Piloto y Copiloto. Los miembros del equipo estarán en posesión de su respectiva licencia, según normativa de licencias, aprobada por la FCA (exclusivamente), válida para el año en curso de acuerdo con las disposiciones del Reglamento. Para definir el equipo si hubiese un cambio de Copiloto prevalecerá aquel que haya realizado más participaciones, en caso de empate, el de la primera prueba.

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.

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 exclusión de la prueba.

Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales durante el desarrollo de la prueba. El concursante será responsable de que en todo momento, el equipo inscrito sea el que se encuentre a bordo, en caso de infracción, se le dará traslado al comité de disciplina y/o Juez Único de la FCA.

ART. 5º: PUNTUACIONES

- 1) Serán de aplicación los baremos descritos en el artículo 4 de las prescripciones comunes de la F.C.A.
- 2) La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en 2 pruebas. Se retendrán todos los resultados.
- 3) En los 10 días siguientes a la celebración de una prueba puntuable, la Federación expondrá las clasificaciones de

los participantes. Y existirá un plazo de 7 días, a partir de la publicación para cualquier reclamación sobre las mismas. Una vez transcurrido dicho plazo las Clasificaciones pasarán a ser definitivas.

ART. 6º: PRUEBAS PUNTUABLES

SLALOM ISLA DE LANZAROTE

SLALOM ADEA

SLALOM DE GESDEMUPA

SLALOM DE ARICO

SLALOM ISLA DE EL HIERRO

SLALOM CDIC GRAN CANARIA

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

ART. 7º: NORMAS PARA LOS SLALOMS PUNTUABLES

Estar inscritos en el calendario de la Federación Canaria de Automovilismo y contratar el seguro de la prueba a través de la Federación correspondiente.

Los trazados serán no asfaltados, o en su caso el 90% tiene que ser de tierra.

La clasificación final es la que resulte de la suma de todas las pasadas. 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 tomar la salida al menos en todas las mangas menos una.

Antes de las 72 horas del término de la carrera se presentarán en la Federación Canaria de Automovilismo la lista de autorizados a tomar la salida y clasificación final de la prueba en la que figuren claramente el nombre y los apellidos de los participantes, vehículo, cilindrada, y clase a que pertenece.

Oficiales: En el cuadro de oficiales como mínimo constará de tres comisarios deportivos y el Director de Carrera.

Deberá existir un mínimo de una ambulancia, un médico y un equipo de extinción de incendios y/o extintores a lo largo del recorrido. Se deben evitar en el trazado de los circuitos las zonas de peligro o que dos participantes se puedan encontrar en un mismo punto.

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

1) El piloto y el copiloto deberán ir sólidamente fijados al asiento por el arnés de seguridad homologado con cierre metálico de cuatro o cinco puntos de fijación a la carrocería.

2) El parabrisas será de vidrio laminado. El resto de los cristales podrá ser de plástico PTG (irrompible antivandálico), no se permite el metacrilato.

3) El capot deberá tener dos trabas metálicas (tipo americano) y maletero deberán tener como fijación dos trabas metálicas eliminando el cierre original y cualquier otro tipo de sujeción.

4) Las puertas delanteras serán las originales y los tapizados serán de material resistente (cartón piedra, aluminio, etc.), en caso contrario se portará de tirantes de protección en la puerta según los dibujos 253-8, 253-12 o 253-17 de diseño de barras del Anexo J.

5) El depósito de la gasolina debe estar sólidamente fijado y aislado por una protección metálica, y tener un desahogo al exterior del vehículo.

6) El arco de seguridad (barras) es obligatorio y deberá ajustarse a lo descrito en el ANEXO «J». No se exige la X posterior al arco principal.

7) Se obliga a los participantes la utilización de mono ignífugo, HANS y casco homologado.



Federación Canaria de Automovilismo

8) Los sillones serán homologados o que haya sido homologados siempre que reúnan las condiciones de seguridad a criterio de los comisarios técnicos.

9) Los vehículos deben llevar sólidamente fijado un extintor de 4 kilos.

10) Obligatorio desconectador interior y exterior.

11) Obligatorio la utilización de faldillas en las ruedas de tracción.

ART. 9º: TROFEOS

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



CAMPEONATO AUTONÓMICO DE CANARIAS DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS

REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS

1. ORGANIZACION

La Federación Canaria de Automovilismo, organiza para el año 2012 los siguientes Campeonatos de Circuito:

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

Que constarán de cuatro MEETING (tres carreras en cada uno) que se desarrollarán durante la temporada 2012 en el Circuito de Maspalomas de Gran Canaria. 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 2012.

Campeonatos, copas, trofeos y Challenges de Velocidad en Circuito de España 2012.

2. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

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

- CAMPEONATO SPORT (CS)

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

- CAMPEONATO SÚPER SPORT 2 (CSS2)

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

- CAMPEONATO SÚPER SPORT (CSS)

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

- CAMPEONATO CM (CM)

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

- CAMPEONATO EXTREME (EXT)

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

3. OFICIALES.

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

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

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

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

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

4. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES.

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

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

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

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

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

5. SANCIONES.

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

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

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

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

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

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

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

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



Federación Canaria de Automovilismo

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

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

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

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

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

8. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

8.1. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en Canarias, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, casco, etc.) establecidos en las Prescripciones Comunes de Canarias 2012.

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

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

9. VERIFICACIONES.

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

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

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

10. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

10.1. Durante las verificaciones administrativas preliminares, los concursantes deberán tener disponibles todas las licencias y documentos exigidos. (Copia de licencia de concursante, DNI, licencia de piloto, etc.)

10.2. Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concursante / conductor que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en entrenamientos ni carrera.

11. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

11.1. 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.

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

11.3. 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.

11.4. 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.

12. ENTRENAMIENTOS OFICIALES (libres, cronometrados)

12.1. 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.

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

12.3. 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.

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

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

13. LA PARRILLA DE SALIDA.

13.1. 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.

13.2. 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.

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

14. PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

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

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

14.3. 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.

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

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



Federación Canaria de Automovilismo

por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

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

15. CARRERA

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

16. 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.

16.1. 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 y los tres primeros de cada clase (si las hubiese).

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.

16.2. Para la clasificación final del campeonato se sumaran los nueve mejores resultados de las carreras en que se ha participado.



REGLAMENTO DEPORTIVO

- 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.
- 2) PRUEBAS PUNTUABLES.
- 3) CARACTERÍSTICAS DE 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 COMPETICIÓN.
- 9) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK).
- 10) CARNET DE CONTROL.
- 11) TRAMO DE CALIBRACIÓN.
- 12) VERIFICACIONES.
- 13) CEREMONIA DE SALIDA.
- 14) SALIDA.
- 15) ASISTENCIAS Y OUVREURS.
- 16) CONTROLES.
- 17) TRAMOS CRONOMETRADOS.
- 18) SEGURIDAD.
- 19) CLASIFICACIONES.
- 20) EMPATE EN UN RALLYE.
- 21) TROFEOS.
- 22) PUNTUACIONES.
- 23) RESULTADOS A RETENER.
- 24) EMPATE FINAL EN EL RESULTADO FINAL DEL TROFEO.

1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

1.1. La Federación Canaria de Automovilismo convoca para el año 2012 los siguientes Campeonatos y Copas de España de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos:

- Campeonato Autonómico de conductores de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.
- Campeonato Autonómico copilotos de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.
- Copa Autonómica de conductores de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.
- Copa Autonómica de copilotos de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.
- Trofeo Autonómico de clubes/escuderías de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.

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

- Los Reglamentos Deportivo y Técnico del Campeonato.
 - Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
 - El Reglamento Particular de la prueba.
 - El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto (en lo que sea de aplicación).
- En caso de contradicción entre estas normativas, prevalecerá la de rango superior.

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

2) PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables para el Campeonato Autonómico y Copa Autonómica de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos, serán las aprobadas en el Calendario 2012. En caso de que un Organizador rehúse a este Campeonato dentro de su rallye, la FCA decidirá el rallye que le sustituye.

RALLYE ISLAS CANARIAS – TROFEO EL CORTE INGLES (1ª ETAPA)
RALLYE SENDEROS DE LA PALMA
RALLYE TEROR
RALLYE VILLA ADEJE
RALLYE ISLA BONITA
RALLYE ORVECAME ISLA TENERIFE
RALLYE LANZAROTE

La clasificación final del Campeonato y sus diferentes apartados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida en un mínimo de 3 pruebas.

3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

Las establecidas para el Campeonato Autonómico de Rallyes de Asfalto

4) ASPIRANTES Y LICENCIAS

4.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso, expedida por la R.F.E. de A.

4.2. Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias correspondientes (Estatal Restringida o superior) expedida por la R.F.E. de A.

5) VEHÍCULOS ADMITIDOS

1. Los vehículos admitidos se dividen en las siguientes categorías:

Categoría 1

- Vehículos con una cilindrada menor de 1600 cm3 de los Gr. 1, 2, 3, 4 o 5.

- Vehículos con una cilindrada mayor de 1600 cm3 de los Gr. 1 o 3.

- Vehículos de Gr. N homologados hasta el 31/12/1982.

Categoría 2

- Vehículos con una cilindrada mayor de 1600 cm3 de los Gr. 2, 4 o 5.

- Vehículos de Gr. A homologados hasta el 31/12/1982.

Categoría 3

- Vehículos homologados para rallyes hasta el periodo G1 inclusive (1969) de cualquier grupo y/o cilindrada.

2. Los vehículos admitidos en el Campeonato o Copa se establecen en base a lo siguiente:

Campeonato Autonómico de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos (Media Alta)

- Vehículos admitidos: categoría 1 (opcional), categoría 2 (obligatorio) o categoría 3 (opcional).

Copa Autonómica de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos (Media Baja)

- Vehículos admitidos: categoría 1 (opcional) o categoría 3 (opcional).

3. 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 o 5.

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

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



Federación Canaria de Automovilismo

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.

7. Otras pruebas en el Meeting

La normativa para incluir otras pruebas en un Meeting de este Campeonato será la establecida en el artículo 4 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges 2012.

6) **OFICIALES:** Actuarán el mismo Colegio de Oficiales que para el meeting de velocidad.

7) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

7.1. Toda persona que desee participar en una prueba puntuable del Campeonato Autonómico o Copa Autonómica de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos deberá remitir a la Secretaría de la misma la solicitud de inscripción cumplimentada en su totalidad.

7.2. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. (Código Deportivo Internacional) y sus anexos, así como a las disposiciones de los Reglamentos aplicables en el Campeonato Autonómico de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.

7.3. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción, que serán los que estime oportuno el organizador de cada prueba puntuable, aceptando el concursante la publicidad propuesta por el mismo. Los derechos de inscripción de un equipo que no acepte la publicidad propuesta por el organizador podrán ser doblados.

7.4. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. No obstante y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro.

7.5. El cierre de inscripciones se realizará el viernes de la semana anterior a la prueba.

7.6. El organizador de cada prueba puntuable, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá elaborar una lista de inscritos provisional que enviará a la F.C.A.

7.7. La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada por el organizador, al menos, con cuatro (4) días de antelación al comienzo de la prueba, debiéndose remitir en esa fecha a la secretaria de la F.C.A.

7.8. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores antes: Del comienzo de las verificaciones administrativas.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida. Solamente la F.C.A., puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

7.9. Si en las verificaciones técnicas previas a la salida de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características

del mismo, los comisarios técnicos elaboraran un informe y se lo pasaran al Colegio de Comisarios Deportivos, quienes determinarían.

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

- a) A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
- b) En el caso de que la prueba no se celebrara.

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

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

7.12. No hay límite en el número máximo de inscritos.

8) PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

8.1. Cada equipo recibirá del organizador de la prueba la placa y números establecidos para el Campeonato de Autonómico de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos (Art. 14 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto).

8.2. La serie de estos números será específica y correlativa para los vehículos históricos que participen en el Campeonato Autonómico de Rallyes de Regularidad, comenzando con el nº 201.

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

9.1. 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.

9.2. 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.

10) CARNET DE CONTROL

10.1. 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.

10.2. El equipo participante es el único responsable de su Carnet de Control.

10.3. 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.

10.4. 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.

10.5. 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.

10.6. La presentación del Carnet de Control en los diferentes Controles y la exactitud de las inscripciones quedan bajo la entera responsabilidad del participante.

10.7. Únicamente el Comisario del puesto estará autorizado a inscribir la hora sobre el Carnet de Control, manualmente o por medio de un aparato impresor.

11) TRAMO DE CALIBRACION



Federación Canaria de Automovilismo

11.1. 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 no inferior a dos 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.

11.2. El tramo de calibración no podrá discurrir por autopistas, autopistas, rotondas, carreteras desdobladas y su itinerario no podrá desviarse en cruces que no pertenezcan al recorrido del rallye.

12) VERIFICACIONES

12.1. Los equipos inscritos en cada prueba puntuable para este Campeonato, deberán superar una verificación administrativa y otra técnica previas a la salida de la prueba, cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular.

12.2. 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. o ADN, en las condiciones del Reglamento Técnico del Campeonato.

12.3. Los Comisarios Técnicos y Deportivos pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la prueba.

12.4. A la terminación del rallye, los coches quedarán en régimen de "Parque Cerrado" a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio.

13) CEREMONIA DE SALIDA

En caso de celebrarse, los vehículos inscritos a este certamen deberán tomar parte en la ceremonia de salida.

14) SALIDA

14.1. Habrá un coche "0" y otro de cierre de caravana. Los vehículos participantes tomarán la salida a los tramos cada minuto.

14.2. En caso de que un organizador desee que los participantes en este certamen tomen la salida por detrás del resto de los inscritos en una prueba de velocidad, el primer participante en Regularidad para Vehículos Históricos tomará la salida en cada tramo cronometrado 1 minuto inmediatamente después del último coche de velocidad; no irá precedido de ningún coche "0" específico, ni de cualquier otro de organización. El último participante de regularidad irá seguido del coche de cierre de la prueba.(Escoba).

14.3. Reincorporación de un vehículo a la carrera

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.

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 6.000 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 penalización se establece para tramos inferiores a 2 km. La R.F.E. de A. establecerá una penalización mayor para tramos de más longitud).

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. El intervalo entre ambos vehículos – último clasificado y primer reincorporado quedará a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta las diferencias de prestaciones entre los vehículos para establecerlo. Los vehículos que se reincorporen no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado."

15) ASISTENCIAS Y OUVREURS

15.1. El organizador podrá prever Parque/s de Asistencia para los equipos inscritos en la Copa.

Si así lo hiciera, será obligatorio realizar las asistencias en estos parques.

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

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

16) CONTROLES

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 ruta.

17) TRAMOS CRONOMETRADOS

17.1. Medidas de Seguridad:

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

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

Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada.

17.2. Procedimiento de los controles:

1. El control de salida de cada tramo cronometrado de regularidad estará indicado por la pancarta de salida homologada y el reloj o la célula de inicio.

2. En la salida de cada tramo cronometrado habrá un Control Horario. La salida al tramo podrá realizarse con intervención de un comisario-cronometrador o por sistema de "autosalida", al minuto de la salida del vehículo anterior.

En caso de que, en el mismo meeting hubiese una prueba de velocidad, la salida al tramo podrá efectuarse por detrás de los vehículos de velocidad. La salida de cada vehículo en cada tramo cronometrado deberá efectuarse obligatoriamente, con la intervención de un comisario-cronometrador y en intervalos de 1 minuto.

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".

17.3. Medias en tramo cronometrado:

1. Se establecerán dos medias, una para el Campeonato Autonómico y otra para la Copa Autonómica.

La media aprobada para la Copa será un 10% menor que la aprobada para el Campeonato. En cualquier caso, para el cálculo de la media de la Copa, se deberá redondear por exceso. Los vehículos inscritos en media baja (Copa) saldrán al final de los de media alta.(Campeonato)

2. Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la Comisión de Clásicos de la FCA. Deberá establecerse una segunda media excepcional, inferior en un 5% **5 Km/h** a la anterior, para condiciones climatológicas muy adversas.



Federación Canaria de Automovilismo

3. La F.C.A. podrá autorizar cambios de media dentro del tramo, debidamente justificados.

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

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

17.4. Cronometraje:

1. El sistema de cronometraje deberá estar homologado por la F.C.A.

2. El cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 décima de punto por cada décima de segundo.

El "cero" se producirá cuando el vehículo pase por la zona de medición de cada punto intermedio entre las dos décimas anteriores y las dos décimas posteriores a la décima ideal exacta, de tal modo que el primer punto de penalización por adelanto será en la tercera décima anterior a la décima ideal y el primer punto de penalización por atraso será la tercera décima posterior a la décima ideal. El redondeo a la tercera décima anterior se producirá en la centésima anterior a la segunda décima anterior a la décima ideal. Así mismo, el redondeo a la tercera décima posterior se producirá en la centésima siguiente a la segunda décima posterior a la décima ideal.

3. El adelanto en cualquier punto de cronometraje superior al diez por ciento (10%) del tiempo ideal, implicará

-en la primera y la segunda ocasión- 100 puntos de penalización, y en la tercera, la exclusión de la prueba.

4. El organizador instalará un mínimo de cuatro controles de cronometraje intermedios en cada tramo cronometrado. Estos controles serán secretos y si el sistema de cronometraje utilizado fuera mediante células fotoeléctricas, no podrán situarse en el mismo lugar si se repitiese algún tramo cronometrado.

Asimismo, los puntos de control no deberán estar situados en las zonas donde se encuentren los puntos de radio.

5. Se instalará en cada vehículo un transponder de cronometraje, a ser posible en el mismo punto, siendo el lugar predeterminado para ello la ventanilla lateral posterior y fuera del alcance de los ocupantes 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:

— 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 el caso de que el sistema de cronometraje sea mediante GPS se deberán tener en cuenta, los puntos anteriores en lo que sea de aplicación, así como los siguientes:

— El cronometraje se podrá realizar al segundo, y penalizará el retraso y el adelanto a razón de 1 punto por cada segundo.

— Se deberá establecer un mínimo de un punto de control por cada kilómetro de recorrido dentro del tramo.

— Los puntos de control deberán ser establecidos, obligatoriamente, en puntos de la carretera donde la anchura no exceda los cinco (5) metros.

— Se deberá tener en cuenta lo anteriormente expuesto para el apartado a) del punto 17.5.

17.5. 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 una prueba cronometrada de regularidad.

b) Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.

c) Se aplicarán 30 puntos por cada minuto de retraso en un Control Horario (hasta un máximo 450 puntos 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.

18) SEGURIDAD DE LAS PRUEBAS PUNTUABLES.

Las establecidas para el Campeonato autonómico de rallyes de asfalto.

19) CLASIFICACIONES

El orden de clasificación se realizará en función de la suma de puntos, más las penalizaciones, y de menos a más, declarándose ganador de la prueba el que menos puntos haya acumulado en cada certamen.

20) 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.

21) TROFEOS

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

22) PUNTUACIONES

22.1. El Campeonato autonómico y Copa de Rallyes 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 el baremo establecido en el siguiente artículo.

22.2. En cada una de las pruebas puntuables, se otorgarán las siguientes puntuaciones en cada una de los Campeonatos y Copas convocadas:
Clasificación General del rallye:



Federación Canaria de Automovilismo

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

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

23) RESULTADOS A RETENER

Se retendrán 4 resultados, uno en cada Isla donde se celebre el certamen. Será de aplicación lo estipulado para el Campeonato Autonómico de Rallyes de Asfalto. Se entiende como participación en una prueba, el hecho de estar inscrito en la misma y tomar la salida.

24) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL DEL CAMPEONATO Y LA COPA

En casos de empate entre dos o más participantes, se resolverá de acuerdo con lo establecido en el Campeonato Autonómico de Rallyes de Asfalto.

25) RECONOCIMIENTOS

25.1. Generalidades

Será de aplicación lo establecido en el Reglamento Particular Estándar del Campeonato Europeo de Rallyes para vehículos Históricos de la FIA, así como los siguientes puntos del presente artículo.

25.2. Limitación de los vehículos de reconocimiento

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

- 1.- Vehículos de estricta serie.
- 2.- El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.
- 3.- Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, los M+S y los de clavos.
- 4.- En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.

25.3. Control y sanciones

- 1.- Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo. Los oficiales nombrados, específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa, deberán realizar una reunión previa a la prueba para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.
- 2.- Las infracciones a las normas de Tráfico, detectadas por la policía o por el GPS, en caso de usarse, serán penalizadas por el Colegio de Comisarios Deportivos, mediante la aplicación de penalizaciones en tiempo y pudiendo llegar hasta la exclusión en caso de infracción muy grave.
- 3.- El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. Es este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

26) TROFEO POR CLUBES/ESCUDEÍAS

Cada club/escudería podrá estar compuesto por un máximo de ocho pilotos y estar 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 dos mejores resultados de los pilotos integrantes de cada club/escudería e independientemente de la categoría.

La clasificación final del trofeo de clubes/escuderías deberá respetar lo dispuesto en el art. 22 referente a las puntuaciones.

El ganador final del trofeo será el club/escudería que más puntos acumule a lo largo de la temporada en base a lo dispuesto en el art. 23 referente a resultados a retener.

REGLAMENTO TECNICO

1) VEHÍCULOS ADMITIDOS.

2) MEDIDAS DE SEGURIDAD.

3) NEUMÁTICOS.

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

2.2. Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960, recomendándose la instalación de arneses, excepto en los casos previstos por el artículo 2.4, en los que sea obligatorio.

2.3. Se recomienda la instalación de un **cortacorriente de seguridad** dentro y fuera del habitáculo.

2.4. Es obligatoria la instalación de **arco de seguridad**, de conformidad con el anexo K al C.D.I. (de su época) para todos los participantes en el Campeonato Autonómico de Rallyes de Regularidad Históricos (media alta) y opcional en la Copa Autonómica (media baja) de la misma especialidad. No obstante se recomienda instalarla en todos los vehículos.

-Para el Campeonato Autonómico (Media Alta), es obligatoria la instalación de un **asiento de competición** así como **arneses**, en conformidad con el Anexo J al C.D.I. (de su época).

- Para la Copa Autonómica (Media Baja), no es obligatorio la instalación de asientos de competición, no obstante, se recomienda instalarlos en todos los vehículos. Los cinturones de seguridad serán del tipo arneses.

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

2.6. Todos los vehículos deberán llevar a bordo **dos cutters** en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados.

2.7. 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.



Federación Canaria de Automovilismo

2.8. Vestimenta ignífuga:

Para el Campeonato Autonómico (Media Alta) por motivos de seguridad será obligatorio el uso de ropa ignífuga o mono de competición. El estado de esta vestimenta debe encontrarse en óptimas condiciones de uso, sin degradaciones y/o roturas que comprometan la seguridad en su uso. Será opcional, para la Copa Autonómica (media Baja).

3) NEUMÁTICOS

Los neumáticos deberán ser homologados para su uso por carretera (E o DOT) y estarán en perfecto estado de uso.

4) INSTRUMENTACIÓN

4.1. 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).

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

- 1ª infracción, 10.000 puntos

-2ª infracción. Exclusión.



NORMAS SOBRE LICENCIAS 2012

La Federación Canaria de Automovilismo (F.C.A.) como única Entidad poseedora del poder deportivo en la Comunidad Autónoma de Canarias es asimismo la única facultada por la Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E.D.A.) para tramitar licencias para participar en pruebas de carácter regional, puntuables o no para los distintos Campeonatos, Copas y Trofeos de Canarias.

La Federación Canaria de Automovilismo (F.C.A.) según lo expuesto anteriormente, expedirá la correspondiente licencia a personas y entidades que participen en pruebas de carácter regional, dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias. Las licencias serán expedidas en: Federación Canaria de Automovilismo y sus respectivas delegaciones Insulares o Interinsulares.

Todas las licencias se tramitarán según la normativa para licencias de la Federación Española de Automovilismo, excepto en las Regionales, que se regularan por la presente normativa. Todas las licencias expedidas por la R.F.E.D.A. serán válidas para participar en los campeonatos y trofeos de Canarias, con el único requisito de que sean tramitadas a través de la Federación Insular correspondiente y lleven el visado de la Federación Canaria de Automovilismo.

Los seguros y coberturas de los mismos para las licencias regionales que lo requieran, serán contratados a través de la R.F.E.D.A. con las mismas características que las licencias nacionales. La validez de las licencias se extenderá hasta el 31 de Diciembre de 2012.

LICENCIAS AUTONOMICAS

1.- Licencias de participantes:

(R)Licencia Autonómica (Estatad Canaria) 230 €

2.- Otras licencias:

(OG-C)Licencia de Organizador 600 €

(M-R) Licencia de Marca Regional 3.600 €

(M-P) Licencia de Marca Insular o Provincial 2.100 €

(P-P) Licencia de Prensa Tarifa de licencia de profesional de área

Art. 1º: LICENCIAS DE PARTICIPANTES

A) Licencia Autonómica (R) Estatal Canaria: Válida para participar en:

- Pruebas de carácter Territorial, puntuables para los campeonatos, Copas y Trofeos de Canarias.
- Pruebas de carácter Territorial, celebradas en el ámbito de la Federación Canaria de Automovilismo.

Art. 2º: OTRAS LICENCIAS

A) Licencia de Organizador (OG-C): Obligatoria para Empresas que deseen organizar eventos deportivos dentro del ámbito de la FCA.

B) Licencia de Marca Regional (M-R): Obligatoria para Marcas de automóviles que deseen organizar Copas Monomarcas dentro del ámbito de la FCA. a nivel regional.

C) Licencia de Marca Insular o Provincial (M-I): Obligatoria para Marcas de automóviles que deseen organizar Copas Monomarcas dentro del ámbito de la FCA. a nivel insular o provincial.

D) Licencia de Prensa (P-P): Obligatoria para medios de prensa que cubren información en las pruebas automovilísticas.

Art. 3º: SEUDONIMOS

La Federación Canaria de Automovilismo autorizará, a su exclusivo criterio, las solicitudes de seudónimos en los impresos correspondientes con los siguientes requisitos:

1º Que el seudónimo no figure en el registro correspondiente del año en curso.

2º Que no figure en el correspondiente al año anterior a nombre de persona distinta.

REQUISITOS NECESARIOS PARA LA OBTENCION DE LICENCIAS

1.- LICENCIAS DE PARTICIPANTES

A) Licencia Autonómica (R) Estatal Canaria

1. Carnet de conducir en vigor.

2. Informe Médico de aptitud

2) OTRAS LICENCIAS

A) Licencia de Organizador (OG-C)

B) Licencia de Marca Regional (M-R): Reglamento correspondiente de la Copa Monomarca de ámbito regional.

C) Licencia de Marca Insular o Provincial (M-I): Reglamento correspondiente de la Copa Monomarca de ámbito insular o provincial.

D) Licencia de Prensa (P-P): Certificación del medio a que pertenecen, carnet de identidad y dos fotos tamaño carnet.

TRAMITACION

Para la solicitud de licencias, los interesados deberán dirigirse obligatoriamente en: Federación Canaria de Automovilismo, Federaciones Insulares o Interinsulares adscritas a la Federación Canaria de Automovilismo o Real Federación Española de Automovilismo.



ANEXO 1

VEHÍCULOS GRUPO T

Reglamento Técnico

ARTÍCULO 1: DEFINICIÓN VEHÍCULO GRUPO T.

Vehículos de producción, categoría I, según define el artículo 2.1.1. del Anexo "J", que hayan perdido su homologación o que no hayan sido homologados por F.I.A. para la especialidad en que estén participando.

1.1. VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Serán admitidos a participar los vehículos que cumplan los requisitos que se indican en el presente Reglamento y que además estén homologados por la F.C.A.

1.2. NORMAS PARA LOS VEHÍCULOS:

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

1.3. VERIFICACIONES TÉCNICAS:

Obligatoriamente deberá presentar en todas las pruebas:

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

1.4. PESOS:

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

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

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

VW Polo TDI T 1.008 Kg. 1.115 Kg.

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

Toyota Yaris TS T 920 Kg.

Opel Corsa T 774 Kg.

ARTÍCULO 2: MODIFICACIONES AUTORIZADAS.

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

2.1. EQUIPO DE SEGURIDAD:

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

- Sistema de extinción:

* Obligatorio en rallies de asfalto.

* Obligatorio en circuito y montaña.

- Fijaciones suplementarias del tipo Americano.

2.2. CARROCERÍA Y CHÁSIS HABITÁCULO:

A) CARROCERÍA - CHASIS:

* Se autoriza cualquier clase de refuerzo.

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

* Cuando se quiten los asientos traseros los vehículos deberán ser equipados con un tabique metálico rígido, estanco a las

llamas y a los líquidos, que separen el habitáculo del compartimiento de maletas, motor y del depósito.

* No se permite retrasar el asiento delantero más allá del plano vertical definido por el borde delantero del asiento trasero de origen. No se permitirá instalar nada en el habitáculo, excepto el extintor, el arco de seguridad y, en caso necesario, la rueda de repuesto.

* 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.

* 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 mas 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



Federación Canaria de Automovilismo

resto de los cristales se puede sustituir por plástico anti vandálico PTG.

2) Se concede total libertad en lo concerniente al montaje o reemplazamiento de todos los aparatos de medida, contadores, etc. Este montaje no deberá presentar ningún carácter peligroso ni provisional.

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

4) El mecanismo de la palanca del freno de mano se puede adaptar con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo y cómodo para el piloto.

5) Los interruptores eléctricos pueden cambiarse libremente, tanto en lo que concierne a su destino, posición o, en caso de montaje de accesorios suplementarios, su número.

6) Se permite añadir relés o fusibles al circuito eléctrico, prolongar los cables de la batería, reemplazar el cable de mando del acelerador por otro que provenga o no del conductor.

7) Se pueden modificar los soportes de los asientos y se puede añadir cualquier clase de cubre asientos, comprendidos los que forman asientos (baquet), entendiéndose que ambos deben estar homologados (soportes y asientos).

8) Se pueden reforzar los puntos de apoyo del gato, cambiarlos de lugar o añadir otros.

9) Se pueden montar protecciones de faros que no tengan otro fin que cubrir el vidrio del faro, sin influir en la aerodinámica del vehículo.

10) Se permite total libertad en lo concerniente al emplazamiento y al sistema de presentación de las placas de matrícula en razón de la diferencia de un país a otro de los reglamentos de tráfico sobre esta cuestión.

11) Se permite acondicionar el maletero para un mejor alojamiento de los objetos transportados (correa de fijación de una caja de herramientas, protección de un depósito de gasolina de reserva, de una rueda de repuesto suplementaria, etc.). El sistema de sujeción de la rueda de repuesto de origen puede modificarse.

12) Se permite añadir compartimentos suplementarios, en la guantera, y bolsas suplementarias en las puertas.

13) Se pueden añadir placas de materiales aislantes en todos los lugares necesarios para proteger a los ocupantes del vehículo contra un riesgo de incendio.

14) Se puede prever cualquier sistema de bloqueo de cierre del tapón de radiador.

15) El volante de dirección es libre.

16) Se permite mantener el techo practicable (abertura de techo), siempre que esté sólidamente fijado y tenga instalada una armadura de seguridad (arco) de 6 apoyos.

17) Los dispositivos aerodinámicos previstos por el fabricante no podrán modificarse, (forma, materiales,...). Se permite la adición o sustitución de alas traseras siempre que las mismas no excedan del perímetro general del vehículo visto desde arriba

* Ancho del dispositivo aerodinámico: no podrá exceder del ancho del vehículo, medido en el lugar que está situado.

18) Gatos neumáticos: Instalados definitivamente en el vehículo; se autorizan bajo reserva de que su instalación respete íntegramente el artículo 2 y, en particular, no modifique la carrocería o el habitáculo.

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

F) PARACHOQUES.-

En rallies no se autoriza la supresión de parachoques.

En las pruebas que se celebren únicamente en pista cerrada se permite quitar el parachoques que no sea integrado. Sin embargo, ningún soporte deberá sobresalir de la carrocería.

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 y no sean más pesados.

G) SISTEMA DE CALEFACCIÓN.-

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

H) CONDUCTOS Y CANALIZADORES.-

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

I) DEPÓSITOS DE CARBURANTE.-

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

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

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

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

J) RADIADOR MOTOR.-

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

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

K) PESO 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.



Federación Canaria de Automovilismo

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

B) MOTOR: CULATA Y VÁLVULAS.-

La culata y las válvulas son libres.

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

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

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

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

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

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

D) MOTOR: RECTIFICADO.-

No se autoriza ningún cambio de clase de cilindrada.

Se permite un rectificado máximo de 0,6 mm con relación al diámetro 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 desliza 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.

Sin embargo, para todo tipo de pruebas, los organizadores podrán prever una restricción particular que deberá mencionarse en el Reglamento Particular de la prueba. Por otra parte, en las pruebas por carreteras abiertas, la eficacia de los dispositivos silenciadores deberá estar conforme con la reglamentación F.I.A. vigente.

F) MOTOR: SOPORTE DE BANCADA.-

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

G) MOTOR: JUNTAS DE ESTANQUEIDAD.-

Las juntas de estanqueidad pueden reemplazarse por otras o suprimirse.

H) MOTOR: SISTEMA DE ENGRASE.-

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

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

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

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

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

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

J) MOTOR: PISTÓN, EJE Y SEGMENTOS.-

LIBRES.

K) MOTOR: OTROS ELEMENTOS.-

No existe ninguna restricción para los soportes.

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

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

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

L) TRANSMISIÓN.-

Caja de velocidades.- Las relaciones son libres.

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

El emplazamiento y el tipo de la palanca de cambios son libres. Debe conservarse el cárter de la caja de velocidades original en el límite de las transformaciones permitidas en el párrafo a).

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

El convertidor de par es libre.

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

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

Embrague.- El embrague es libre.



Federación Canaria de Automovilismo

2.4. SUSPENSIÓN - RUEDAS:

A) SUSPENSIÓN.-

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

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

Queda autorizada la adición de muelles auxiliares con la condición de que el muelle principal de origen se conserve en su integridad.

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.

Los ejes de pivota miento deben mantenerse en su emplazamiento de serie.

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 obligatoria excepto en Rallye. Sin embargo, en su caso, deberá estar sólidamente fijada, no estar instalada en el espacio reservado al piloto y al pasajero y no entrañar modificaciones en el aspecto exterior de la carrocería. (Ver 2.2.a - 2.2.1).

La vía es libre.

2.5.- EQUIPO ELÉCTRICO:

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

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

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

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

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

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

2.6.- EQUIPO DE FRENAJE:

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

Idéntica regla para los tambores. Se permite reemplazar tambores por disco y viceversa.

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

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

2.7. SILENCIOSO Y TUBOS DE ESCAPE:

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

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

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

2.8. CARBURANTE - COMBURENTE:

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