



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE CANARIAS DE RALLYES DE VEHICULOS HISTORICOS DE REGULARIDAD - CCRVH-R 2022

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.
- 2) PRUEBAS PUNTUABLES.
- 3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.
- 4) ASPIRANTES Y LICENCIAS.
- 5) VEHÍCULOS ADMITIDOS.
- 6) OFICIALES.
- 7) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES.
- 8) PLACA DEL RALLYE Y NÚMEROS DE PRUEBA.
- 9) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK).
- 10) CARNET DE CONTROL.
- 11) TRAMO DE CALIBRACIÓN
- 12) VERIFICACIONES.
- 13) GPS

- 14) CEREMONIA DE SALIDA
- 15) SALIDA
- 16) ASISTENCIAS Y OVREURS.
- 17) CONTROLES
- 18) TRAMOS CRONOMETRADOS
- 19) SEGURIDAD
- 20) CLASIFICACIONES
- 21) EMPATE EN UN RALLYE.
- 22) TROFEOS.
- 23) PUNTUACIONES.
- 24) RESULTADOS A RETENER.
- 25) RECONOCIMIENTOS.

1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

1.1 La Federación Canaria de Automovilismo convoca para el año 2022 los siguientes Campeonatos de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos:

- Campeonato de Canarias para Pilotos/Copilotos de Rallyes Regularidad Sport para Vehículos Históricos
- Campeonato de Canarias para Pilotos/Copilotos de Rallyes Regularidad para Vehículos Históricos.
- Trofeo de Canarias de Clubes/Escuderías de Rallyes de Regularidad Sport para Vehículos Históricos.
- Trofeo de Canarias de Clubes/Escuderías de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.

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

- El presente Reglamento Deportivo y sus Anexos, así como el Reglamento Técnico y sus Anexos.
- Prescripciones Comunes para todas las Pruebas de la Federación Canaria de Automovilismo.
- Reglamento Particular de la Competición.
- Reglamento del Campeonato de España de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos, en lo que sea de su aplicación.
- Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

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

2) COMPETICIONES PUNTUABLES

2.1.- Las Competiciones puntuables para el Campeonato de Canarias de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos (CCRVH-R) serán cinco (5) y estarán publicadas el Calendario anual de la FCA.

2.2. Pruebas Puntuables:

- Rallye Isla Tenerife Histórico (1,2)
- Rallye Isla de Gran Canaria
- Rallye Ciudad de La Laguna
- Rallye Isla Bonita
- Gran Canaria Historic Rallye

2.3. Todas las pruebas tendrán coeficiente 1, excepto las pruebas puntuables para el Campeonato de España CEVH-R que tendrán coeficiente uno coma dos (1,2)

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

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

3) NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES



Federación Canaria de Automovilismo

3.1. Las establecidas en las prescripciones comunes del Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto año en curso.

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 F.C.A.

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

5) VEHÍCULOS ADMITIDOS

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

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

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

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

Todos los vehículos deberán disponer de la Ficha de Homologación FIA y en su defecto un Pasaporte Técnico de Vehículo Histórico de Competición, emitido por su Federación Territorial de cualquier ámbito, A.D.N. (Autoridad Deportiva Nacional) o por la FIA.

La Comisión de Históricos de la FCA se reserva el derecho de admitir excepcionalmente a participar vehículos que no posean Ficha de Homologación FIA.

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

5.4. 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.

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

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

6) OFICIALES:

6.1. Actuará el mismo Colegio de Oficiales que para el meeting de velocidad. En cada prueba se nombrará a un miembro de la Comisión de Clásicos como asesor al Colegio de Comisarios Deportivos en materia de regularidad.

7) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

7.1. Será de aplicación en su totalidad el art. 6 de las PPCC de la FCA. En el caso de que la competición fuese puntuable para el campeonato de España de Rallyes de Regularidad para vehículos históricos, las inscripciones deberán de realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFDEA, antes de la hora del cierre de inscripciones, debiéndose abonar a través de dicha aplicación el importe de la inscripción. Además, en la misma solicitud deberá anexarse una fotocopia completa del Pasaporte técnico emitido por la RFDA (HRCP o PCR) o por la federación autonómica (en caso de ser aceptado por la Comisión de Históricos en base al art. 5.2 del RD del CERVH 2022).

7.2. Los derechos de inscripción estarán recogidos en el art. 6.9 de las ppcc de la FCA del año en curso.

8) PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

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



Federación Canaria de Automovilismo

8.2. Los Organizadores entregaran c o m o mínimo a cada equipo, un juego de números, y número fluorescente para el cristal trasero en caso de que la prueba tenga tramos nocturnos, así como la publicidad obligatoria, cumpliendo las medidas reglamentarias establecidas en las prescripciones comunes del FCA año en curso.

8.3. Las competiciones puntuables para los campeonatos de la RFEDA se regirán por su propio reglamento.

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. Todo el recorrido del rallye será medido con un aparato tipo Terratrip, utilizando el mismo calibre y condiciones.

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.

9.3. A la publicación reglamentaria del Rutómetro de la prueba, este deberá contener las mediciones de los tramos cronometrados y recorridos de enlace, que serán los mismos para velocidad que para la regularidad. La información de las salidas y metas de los tramos cronometrados, se publicarán con fotografía detallada.

10) CARNET DE CONTROL

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

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 entre 5 y 8 kilómetros. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado que haya servido para la realización del Road-book 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 deberá ser publicado con la divulgación del recorrido del rallye y no podrá discurrir por autovías, autopistas, rotondas y carreteras desdobladas.

12) VERIFICACIONES

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

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., una A.D.N. o por la FCA 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.



Federación Canaria de Automovilismo

12.5. En el caso de que un participante se negará a ser verificado en cualquier momento de la prueba, este será excluido de la misma y del Campeonato no pudiendo volver a participar en lo que resta de temporada

13) GPS

13.1 Es obligatorio el uso del sistema GPS utilizado en el Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto.

14) CEREMONIA DE SALIDA

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

15) SALIDA

15.1. La salida será por detrás del resto de los inscritos en una prueba de velocidad, el primer participante en Regularidad para Vehículos Históricos tomará la salida en cada tramo cronometrado después del último coche de velocidad. La salida será a los 3 minutos del último participante de velocidad. No obstante, prevalecerá la decisión del Director de Carrera, ante cualquier circunstancia de situación de la prueba. El último participante de regularidad irá seguido del coche de cierre de la prueba.

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

1. General.

Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección. Para ello deberá solicitarlo, por escrito, al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la Competición. (Está permitido solo un reenganche)

2. Penalizaciones.

Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones. La penalización por cada sección no completada será de 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 misma penalización de referencia se aplicará a los vehículos que habiendo finalizado el tramo espectáculo, hayan realizado una penalización superior al mismo.

3. Reparaciones.

En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la prueba para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo. El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse al inicio de una sección en la posición determinada por el Director de Carrera.

4. Orden de salida y clasificación.

Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado de cada Certamen. El intervalo entre ambos vehículos – último clasificado y primer reincorporado quedará a criterio del Director de Carrera. Los vehículos que se reincorporan no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo Cronometrado".

16) ASISTENCIAS Y OUVREURS

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

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

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

17) CONTROLES

17.1. Cualquier retraso en un solo control horario superior a 15 minutos implicará la descalificación automática del participante, así como cualquier pareada dentro de tramo cronometrado por tiempo superior a 15 minutos.

18) TRAMOS CRONOMETRADOS

18.1 Procedimiento de los controles

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

2. En la salida de cada tramo cronometrado habrá un Control Horario.

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

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".



Federación Canaria de Automovilismo

18.2. Medias en tramo cronometrado:

1. Se establecerán dos (2) medias, una para el Campeonato de Regularidad Sport otra para el Campeonato de Regularidad siendo esta última inferior entre el 10 y 15% Siendo el orden de los vehículos inscritos saldrán en el siguiente orden. 1º Campeonato Regularidad Sport 2º Campeonato Regularidad.

Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la Comisión de Regularidad Sport de la FCA. Deberá establecerse una segunda media excepcional inferior **en 5 Km/h** a la anterior, para condiciones excepcionales.

- 2.- Se permite hacer cambios de media en los tramos cronometrados. Estos cambios de medias son referidos a las condiciones específicas del trazado. Se recomienda cuando haya un tramo a más de dos pasadas, se cambien las medias dentro del tramo en la última pasada.

3. Para asegurar que la información de cualquier cambio de media sea efectiva, cada Jefe de Tramo deberá llevar los carteles de "**Media Normal**", "**Media Excepcional**" para cada uno de los tramos del rallye.

3. 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 losiguiente:

MEDIA NORMAL

MEDIA EXCEPCIONAL (-5 Km/h).

- 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.

- Las medias deberán ser publicadas el día del comienzo de la prueba según las siguientes indicaciones:

- En el caso de un rallye de dos etapas que comience el viernes por la tarde, se publicarán cuando comiencen las verificaciones técnicas previas.
- En el caso de un rallye de una sola etapa que comience el sábado por la mañana, se publicarán al final de las verificaciones técnicas previas del día anterior.

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

18.3. Cronometraje:

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

2. 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.

3. No habrá un punto de control secreto en los 500 primeros metros después de la salida ni en los 250 metros después de un cambio de media, excepto que el cambio de media sea para disminuirla, en cuyo caso se podrá establecer el punto de control sin esta limitación.

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

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

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



Federación Canaria de Automovilismo

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

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

- Si ocurre en un porcentaje alto de vehículos (igual o superior al 30 %), se anularán los puntos intermedios.
- Si ocurre en un porcentaje bajo de vehículos (inferior al 30 %), decidirán los Comisarios Deportivos pudiendo anular el tramo o imponerle los puntos correspondientes a la media aritmética de los puntos obtenidos por el primer y último clasificados en ese tramo.

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

8. En el caso de que en un determinado control dentro del tramo varios vehículos sufrieran una incidencia común en la medición de su tiempo, que pudiera tener su causa en el funcionamiento del aparato de medición del citado control, pero no en circunstancias ajenas al mismo, los Comisarios Deportivos podrán acordar la anulación del control en el que se haya producido tal incidencia de cronometraje. En todo caso, será competencia del Colegio de Comisarios Deportivos decidir el número de vehículos que pudieran determinar la aplicación de este precepto. Se recomienda que solo se aplique la anulación en caso de que el número de vehículos afectados sea superior al 20 % de los participantes en ese tramo.

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

10. En caso de que un vehículo alcance a un vehículo precedente sea de velocidad o de Regularidad y este obstaculice deliberadamente el adelantamiento, a los equipos perjudicados se le aplicarán las puntuaciones de la pasada anterior o posterior si la hubiese, siempre y cuando la Dirección de Carrera reciba la incidencia del equipo afectado y que se puede contrarrestar su veracidad con los comisarios oficiales de tramo. En caso de existir solo una pasada por tramo siempre y cuando las penalizaciones sean superiores a 5 puntos por control, se anularán los controles afectados para todos los concursantes. Si existiera tres pasadas a un tramo, si ocurre en la primera pasada se tomará la segunda, si ocurriese en la segunda se tomará la primera, si ocurriese en la tercera se tomará la segunda. En cualquier otro supuesto, el Colegio de Comisarios Deportivos, podrán adoptar cualquier otra decisión que consideren más adecuada.

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

18.4. Penalizaciones:

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

19) SEGURIDAD

19.1 Medidas de seguridad de las competiciones puntuables: Para todas las competiciones puntuables para el Campeonato de Canarias de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos, será de aplicación las pppc de la FCA para el Campeonato de Canarias de Rallyes de asfalto,

20) CLASIFICACIONES

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



Federación Canaria de Automovilismo

20.2. La clasificación, con los puntos de penalización por adelanto o retraso en cada control, y la general acumulada después de cada tramo cronometrado, deberá estar disponible en la web designada por la organización en un máximo de 30 minutos después de la hora de paso del último coche de regularidad por meta.

20.3. Asimismo, en la última pasada por cada tramo cronometrado deberán publicarse las distancias de los controles secretos.

21) EMPATE EN UN RALLYE

21.1 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.

22) TROFEOS

22.1. El organizador de cada rallye entregará Trofeos a los tres primeros clasificados de cada certamen.

22.2. Trofeos por Clubes/Escuderías

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

/ Escudería durante toda la temporada.

2. Para la clasificación de cada competición, se tomarán en cuenta los tres (3) mejores resultados de los pilotos Integrantes de cada club / escudería, para cada certamen. Es decir, se sumarán los puntos de los tres primeros de Regularidad sport y 3 Regularidad, en un solo Campeonato.

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

23) PUNTUACIONES

23.1. Los Certámenes convocados de Regularidad para Vehículos Históricos (pilotos y copilotos) se adjudicarán al participante de cada uno de ellos que haya obtenido un mayor número de puntos en el conjunto de pruebas que se celebren, según lo establecido en el baremo de puntuaciones, art. 3 las Prescripciones Comunes de la FCA.

23.2. En cada una de las competiciones puntuables, se establecerá una clasificación general Scratch independiente para cada certamen.

23.3. Existirá un tramo cronometrado dentro de cada Rallye que se denominará **TC Plus**, atribuyéndose y sumando a los puntos de la clasificación final de cada rallye, la siguiente clasificación: 1º 3 Puntos 2º 2 Puntos y 3º 1 Punto, para los dos campeonatos.

24) RESULTADOS A RETENER

24.1. Puntuarán todas las pruebas reflejadas en el Art. 2 del presente Reglamento.

24.2 Para la clasificación final del campeonato y sus diferentes apartados se retendrán todos los resultados, menos uno de las pruebas celebradas.

24.3, Se retendrán todos los resultados en el caso de celebrarse cuatro (4) o menos de cuatro (4) pruebas.

24.4 Para clasificar en el Campeonato será necesario participar al menos una vez en una prueba fuera de la isla de residencia,

25) RECONOCIMIENTOS

1. Será de aplicación el Art. 11 de las PPCC de la FCA 2022.



Federación Canaria de Automovilismo

CAMPEONATO DE RALLYES DE CANARIAS VEHICULOS HISTORICOS REGULARIDAD (CRCVH-R)

REGLAMENTO TECNICO

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

1) VEHÍCULOS ADMITIDOS

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

2) MEDIDAS DE SEGURIDAD

- 2.1 Participantes:

1. Vestimenta ignífuga

Será obligatorio el uso del equipamiento de seguridad correspondiente establecido para la especialidad en su totalidad según norma FIA 8828-2000 y conformes al anexo L del CDI en su capítulo III con homologación FIA para rallye vigente o no. El estado de esta vestimenta debe encontrarse en óptimas condiciones de uso, sin degradaciones y/o roturas que comprometan la seguridad en su uso.

2. Cascos

Será obligatorio en los tramos cronometrados, el uso de Cascos, con homologación FIA para rallye vigente o no. El estado del mismo deberá encontrarse en óptimas condiciones de uso, sin degradaciones y/o roturas que comprometan la seguridad en su uso. Los Cascos deberán de tener dispositivo para sujeción del Hans, de acuerdo a la Lista Técnica nº 29.

3. Dispositivo de retención de la cabeza

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

Se recomienda fuertemente el uso del equipamiento de seguridad de los participantes con homologación vigente.

2.2. VEHICULOS

1. Extintores y Sistema de extinción

Los vehículos deberán estar equipados con un **extintor de al menos 2 Kg**, sólidamente anclado dentro del habitáculo accesible fácilmente. Se recomienda fuertemente el uso de sistema antitorpedo en el mismo.

Se recomienda fuertemente que todos los vehículos estén equipados con un sistema de extinción de acuerdo con el Art. 253

7.2 del anexo J del CDI, así como un extintor manual de acuerdo con el art. 253.7.3 del Anexo J del CDI.

Se recomienda fuertemente el uso de sistema antitorpedo.

2. Arnese

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

3. Cortacorrientes

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

4. Estructura de Seguridad

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

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

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

5. Asientos

Será obligatorio el uso de asientos en conformidad con el Anexo J del CDI (de su época) con homologación FIA vigente o no, aunque se recomienda fuertemente que se encuentren con homologación vigente. En caso de uso de material con homologación caducada, o manipulada su identificación, éste debe estar autorizado por la Comisión de Regularidad de la FCA y recogido en el pasaporte técnico del vehículo.

6. Conducciones interiores

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

7. Lunas

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

8. Pantallas de Protección

Todos los vehículos deberán contar con una pantalla de protección eficaz entre el motor y el habitáculo, y entre el habitáculo y el depósito de combustible, para evitar la proyección directa de las llamas en caso de



Federación Canaria de Automovilismo

incendio. Será de aplicación el art. 253.3 anexo J del C.D.I.

9. Sistema de Lubricación

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

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

11. Modificaciones Permitidas

11.1 Sistema de asistencia eléctrica a la dirección

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

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

11.2. Sistema de iluminación

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

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

3) NEUMATICOS

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

4) INSTRUMENTACIÓN

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 Descalificación