



# CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

## REGLAMENTO DEPORTIVO

### 1) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

**1.1.** La **Federación Interinsular de Automovilismo de Santa cruz de Tenerife** convoca para el año 2014 los siguientes Certámenes de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos:

- **Campeonato Insular de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos** para todos los vehículos iguales o superiores a 1600 c.c. (Media Alta)

- Campeonato de Pilotos
- Campeonato de Copilotos
- Campeonato de Clubes

La comisión de clásicos, atendiendo al nivel de preparación de los vehículos, podrá autorizar la participación en el Campeonato a vehículos de menos de 1.600 cc. (*solicitud por correo electrónico a la comisión de clásicos de la FIASCTF -secretaria@federaciontenerife.com-, argumentando la misma, 10 días antes del cierre de inscripciones a la primera prueba en que se vaya a participar*).

- **Copa Insular de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos** menores de 1600 c.c. (Media Baja inferior -12%)

- Campeonato de Pilotos
- Campeonato de Copilotos
- Campeonato de Clubes

La comisión de clásicos, atendiendo al nivel de preparación de los vehículos, podrá autorizar la participación en el Campeonato a vehículos de más de 1.600 cc. (*solicitud por correo electrónico a la comisión de clásicos de la FIASCTF -secretaria@federaciontenerife.com-, argumentando la misma, 10 días antes del cierre de inscripciones a la primera prueba en que se vaya a participar*).

- **Trofeo 50** Insular de Rallyes de Regularidad a 50 Km/h para Vehículos Históricos.

- Campeonato de Pilotos
- Campeonato de Copilotos
- Campeonato de Clubes

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

- Los Reglamentos Deportivo y Técnico del Campeonato.
- El Reglamento Particular de la prueba.

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 los Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos:

RALLYE **VILLA ADEJE** 3/4 de Abril 2014 (coef. 10)

RALLYE **ORVECAME NORTE** 9/10 de Mayo 2014 (coef. 10)

RALLYE **VILLA GRANADILLA** 20/21 junio de 2014 (coef.10)

RALLYSPRINT **ATOGO** 20/21 de septiembre 2014 (Coeficiente 6)

RALLYE **ORVECAME ISLA TENERIFE** 17/18 Octubre 2014 (Coef.10)

La clasificación final de los Campeonatos convocados será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida en un mínimo de Tres (3) pruebas y se retendrán los Tres (3) mejores resultados.

### 3) ASPIRANTES Y LICENCIAS

**3.1.** 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.

**3.2.** 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.



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

### 4) VEHÍCULOS ADMITIDOS

1. Los vehículos admitidos en los Certámenes de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos son todos los vehículos de competición que participaron en rallyes, homologados entre el 1 de enero de 1950 y el 31 de diciembre de 1982, en los Grupos 1, 2, 3, 4 y 5 en la citada época, así como en los Grupos A y N.

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 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) por la FIACST o por la F.I.A, ficha de homologación e informe de ITV actualizado y en vigor, siendo obligatoria su presentación en las verificaciones técnicas de cada prueba o en cualquier momento a requerimiento del cuadro de oficiales de la prueba.

3. 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.

4. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación.

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

### 6) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

6.1. 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 los certámenes convocados de Rallyes de Regularidad para Vehículos Históricos.

6.2. 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.

6.3. 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.

6.4 El Organizador podrá limitar el número de inscritos, en cada categoría, reservando las plazas a los que estén siguiendo los campeonatos.

### 7) PLACA DEL RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

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

### 8) ITINERARIO – LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

8.1. 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.



## **CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014**

**8.2.** 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) CARNET DE CONTROL**

**9.1.** 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.

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

**9.3.** 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.

**9.4.** 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.

**9.5.** 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.

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

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

### **10) TRAMO DE CALIBRACION**

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

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

**10.2.** 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.

### **11) VERIFICACIONES**

**11.1.** 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.

**11.2.** 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.

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

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

### **12) SALIDA**

**12.1.** 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).

#### **12.2. Reincorporación de un vehículo a la carrera**

##### **1. General.**



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

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

## 13) TRAMOS CRONOMETRADOS

### 13.1. Medidas de Seguridad:

En los tramos cronometrados es obligatorio, el uso de cascos y vestimenta ignífuga con homologación FIA vigente o no para el Campeonato y Copa. En caso de tener homologación caducada, el material debe ser visado por la Comisión de Regularidad que podrá autorizar su uso o no.

Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) de acuerdo a la Lista Técnica nº 29. Para el Trofeo 50 se recomienda también el uso de cascos y vestimenta ignífuga con homologación FIA vigente o no, en su defecto se usarán prendas adecuadas a la imagen de la modalidad, recomendándose prendas de algodón, mangas y perneras largas, así como calzado cerrado

### 13.2. Medias en tramo cronometrado:

1. Se establecerán tres (3) medias, una para el Campeonato, otra para la Copa y otra para el Trofeo 50.

La media aprobada para la Copa será como mínimo un 12% menor que la aprobada para el Campeonato. En cualquier caso, para el cálculo de la media de la Copa, se deberá redondear por exceso. Para el Trofeo 50, las velocidades medias nunca pasarán de 50 km/h. El orden de los vehículos inscritos serán primero el Campeonato (media alta), luego los de la Copa (Media baja) y luego los del Trofeo 50.

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 FIASCT. Deberá establecerse una segunda media excepcional, inferior a 5 Km/h a la anterior, para condiciones climatológicas muy adversas.

3. Se autoriza a cada Organizador a que haya cambios de media dentro del tramo, debidamente justificados. Estos cambios de medias son referidos a las condiciones específicas del trazado de cada tramo cronometrado.

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.



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

### 13.3. Cronometraje:

1. El sistema de cronometraje deberá ser conforme a las siguientes especificaciones.
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. 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. 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. Se autoriza el uso de seguimiento, control y cronometraje por medio de dispositivos GPS, siempre bajo la supervisión y control del responsable de cronometraje de cada prueba. 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.

### 13.4. 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 una prueba cronometrada de regularidad.
- b) Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un Control Horario.



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

- 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. Si ocurriese un 3ª vez se producirá la Exclusión de la Prueba.

### 14) 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.

### 15) TROFEOS

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

#### 15.2. Trofeos por Clubes/Escuderías

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 tres (3) 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. 16 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.17 referente a resultados a retener.

### 6) PUNTUACIONES

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 el baremo establecido en las Prescripciones Comunes de la FCA.

### 17) RESULTADOS A RETENER

Puntuarán todas las pruebas. Los Rallyes tendrán coeficiente 10 y los Rallysprint coeficientes 6.

Para la clasificación final del campeonato y sus diferentes apartados se retendrán los tres mejores resultados y será establecida, únicamente, entre aquellos participantes que hayan tomado la salida como mínimo en tres (3) pruebas. Se entiende como participación en una prueba, el hecho de estar inscrito en la misma y tomar la salida.

### 18) EMPATE EN EL RESULTADO FINAL

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

### 19) RECONOCIMIENTOS

#### 19.1. 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.

#### 19.2. 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.
- 4.- En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

5.- Queda totalmente prohibido reconocer con el vehículo que disputará el meeting. El incumplimiento de esta norma acarrea una penalización en tiempo o la no autorización a tomar la salida en el Rallye, a decidir por los Comisarios Deportivos nombrados en la prueba.

### 19.3. 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.

## REGLAMENTO TÉCNICO

### 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. Será obligatorio la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo. Se recomienda la instalación de un sistema de extinción automático.

2.4. Es obligatoria la instalación de arco de seguridad (completo), de conformidad con el anexo J al C.D.I. (de su época) para todos los participantes en el campeonato (media alta), incluidos aquellos vehículos inscritos en Gr.1 y 3. Para los vehículos participantes en la Copa (Media Baja) será obligatoria la instalación, como mínimo del arco de seguridad (mitad) conforme al anexo K de la época, incluidos aquellos vehículos inscritos en Gr. 1 y 3.

Se recomienda para el Trofeo 50, la instalación del arco de seguridad conforme al anexo K de la época, incluidos aquellos vehículos inscritos en Gr. 1 y 3..

Tanto para el Campeonato como para la Copa será obligatorio el uso de asientos y arneses de competición, en conformidad con el Anexo J del CDI (de su época) con homologación FIA vigente o no. En caso de uso de material con homologación caducada, éste debe estar autorizado y visado por la Comisión de Regularidad de la FIASCT. Se recomienda para el Trofeo 50.

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.



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

### 2.8. Vestimenta ignífuga y Cascos:

Por motivos de seguridad será obligatorio el uso de vestimenta ignífuga y Cascos, con homologación FIA vigente o NO, para el Campeonato, Copa y Trofeo 50. El estado de estos debe encontrarse en óptimas condiciones de uso, sin degradaciones y/o roturas que comprometan la seguridad en su uso. En caso de tener homologación caducada, el material debe ser visado por la Comisión de Regularidad que podrá autorizar su uso o no.

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

**Para el Trofeo 50 en defecto de la vestimenta ignífuga**, se usarán prendas adecuadas a la imagen de la modalidad, recomendándose prendas de algodón, mangas y perneras largas, así como calzado cerrado.

### 3) NEUMÁTICOS

Los neumáticos deberán ser conformes al art. 3 del Reglamento Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos.

**3.1.** Todos los vehículos que participen en el Campeonato Autonómico de Canarias en Regularidad Sport para Vehículos Históricos, en todas las categorías, deberán cumplir con este artículo referente al uso de los neumáticos.

**3.2.** Es responsabilidad de cada participante asegurarse, junto con el fabricante, de la idoneidad de los neumáticos para su uso específico.

**3.3.** El uso de calentadores está prohibido.

**3.4.** Está prohibido añadir cualquier sustancia con el fin de modificar la histéresis de la banda de rodadura del neumático, así como su módulo o dureza.

**3.5.** Los neumáticos admitidos para el Campeonato Autonómico de Canarias en Regularidad Sport para Vehículos Históricos, deben estar de acuerdo a la reglamentación FIA para rallyes de asfalto (ver art. 27 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto), estando expresamente prohibidos los neumáticos “slicks”, “slicks rayados” y los neumáticos con “mousse”.. Deben tener un diámetro externo mínimo de acuerdo a las especificaciones de la época para cada modelo según el cuadro siguiente. En cualquier caso, deberán cumplir con el perfil que corresponda a su periodo según la siguiente tabla de diámetros de rueda completa en función del periodo y del diámetro de la llanta:

#### **Diámetro mínimo de la rueda completa**

10" F (1/1/1962 – 31/12/1965) 490 mm

11" y 12" F (1/1/1962 – 31/12/1965) 530 mm

De 10" a 12" G (1/1/1966 – 31/12/1971) 490 mm

De 10" a 12" H (1/1/1972 – 31/12/1976)+ I (1/1/1977 – 31/12/1981) 480 mm

13" F (1/1/1962 – 31/12/1965) 545 mm

13" G (1/1/1966 – 31/12/1971) 530 mm

13" H (1/1/1972 – 31/12/1976) 490 mm

13" I (1/1/1977 – 31/12/1981) 480 mm

14" F (1/1/1962 – 31/12/1965) 580 mm

14" G (1/1/1966 – 31/12/1971) 560 mm

14" H (1/1/1972 – 31/12/1976)+ I (1/1/1977 – 31/12/1981) 530 mm

15" F (1/1/1962 – 31/12/1965) 630 mm

15" G (1/1/1966 – 31/12/1971) 590 mm

15" H (1/1/1972 – 31/12/1976) 570 mm

15" I (1/1/1977 – 31/12/1981) 550 mm

16" H (1/1/1972 – 31/12/1976) 580 mm

16" I (1/1/1977 – 31/12/1981) 570 mm



## CAMPEONATO INSULAR DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHICULOS HISTORICOS 2014

17" H (1/1/1972 – 31/12/1976) 600 mm

17" I (1/1/1977 – 31/12/1981) 580 mm

18" H (1/1/1972 – 31/12/1976)+ I (1/1/1977 – 31/12/1981) 625 mm

19" I (1/1/1977 – 31/12/1981) 630 mm

**3.6.** Cualquier alteración, modificación o adaptación del neumático distinta a la expresada en este artículo está totalmente prohibida.

**3.7.** En caso de alguna duda sobre un neumático usado por un concursante, las mediciones deberán efectuarse sobre una rueda completa, con neumático nuevo, suministrada por el concursante, en frío, estando el neumático inflado a la presión estándar recomendada por el fabricante.

**3.8.** Si se demuestra que un neumático con un perfil menor fue usado en la época, la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A. podría autorizar su uso.

**3.9.** Para condiciones climatológicas adversas, se autoriza el tallado del neumático en las siguientes condiciones:

- El tallado únicamente deberá ser efectuado sobre neumáticos de seco moldeados o mixtos y conformes al reglamento en su artículo 3.5.

- El único tallado permitido será el realizado por el fabricante/suministrador de los mismos o por el propio concursante siguiendo exacta y obligatoriamente las especificaciones de aquellos.

- Esta operación podrá realizarse únicamente en los parques de asistencia.

- Para asegurar la conformidad de dicho tallado, los fabricantes/suministradores deberán enviar a la R.F.E. de A. una plantilla del dibujo original, con las modificaciones, especificando las dimensiones de los canales tallados, tanto en profundidad como en anchura y forma del mismo.

No se permitirá ningún otro tallado distinto del que el fabricante/suministrador del neumático haya informado y depositado en la R.F.E. de A.

### 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).

La operatividad de este dispositivo deberá ser comprobada en las verificaciones técnicas previas y podrá ser revisada en las itinerantes. La no funcionalidad del sistema se considerará avería técnica.

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.

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