



# PPCC-FCA 2025

## PRESCRIPCIONES COMUNES PARA TODAS LAS COMPETICIONES DE LA FEDERACIÓN CANARIA DE AUTOMOVILISMO (PPCC-FCA)

MODIFICACIONES SOBRE LOS TEXTOS APROBADOS EN ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE FECHA 13-01-2025:

<u>Fecha APROBACION</u>	<u>Órgano de APROBACIÓN</u>	<u>ARTÍCULO</u>	<u>Fecha APLICACIÓN</u>

TEXTO NUEVO

### INDICE

- ART. 1 Organización
- ART. 2 Conocimiento y respeto a los Reglamentos
- ART. 3 Calendario
- ART. 4 Forma de puntuación en los Campeonatos
- ART. 5 Licencias
- ART. 6 Inscripciones a las Competiciones
- ART. 7 Verificaciones
- ART. 8 Vehículos admitidos
- ART. 9 Prescripciones técnicas y de seguridad
- ART. 10 Seguridad tripulantes
- ART. 11 Publicidad e imagen
- ART. 12 Reconocimientos
- ART. 13 Circulación
- ART. 14 Briefing-Ceremonia de salida- Pódium
- ART. 15 Interrupción de una Competición
- ART. 16 Suspensión de una Competición
- ART. 17 Demostraciones
- ART. 18 Clasificaciones
- ART. 19 Controles Médicos, alcohol y drogas
- ART. 20 Código medioambiental
- ART. 21 Infracciones

- Anexo 1 Planificación general
- Anexo 2 Licencias
- Anexo 3 Marcas
- Anexo 4 Reglamento técnico "Grupo F"

\*\*\*\*\*



Según las presentes Prescripciones Comunes, en adelante PPCC-FCA, para todas las Competiciones de la Federación Canaria de Automovilismo, los términos que se refieren a personas físicas son aplicables a ambos sexos. El presente documento tendrá validez hasta el 31 de diciembre de 2025.

\*\*\*\*\*

## ART. 1: ORGANIZACIÓN

- 1.1 **LEGITIMACIÓN Y COMPETENCIAS.** La Federación Canaria de Automovilismo (en adelante FCA), es la poseedora del poder deportivo en la Comunidad Autónoma de Canarias, gobierna la organización de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Canarias que son de su propiedad exclusiva al amparo de la normativa gubernativa vigente.
- 1.2 **USO DEL TÉRMINO “CANARIAS, AUTONÓMICO O REGIONAL”.** Las copas, trofeos, desafíos o series autonómicas, y sus Competiciones, solo pueden llevar un título que incluya la palabra "Canarias, Autonómico o Regional" (o cualquier palabra con un significado similar o derivado de las mismas en cualquier lenguaje o terminología (acrónimo, etc.)) deberán ser solicitadas a FCA y autorizadas por FCA. Dichas copas, trofeos, desafíos, series autonómicas y Competiciones, deberán remitir sus reglamentos a FCA para su revisión y aprobación.
- 1.3 **INTERPRETACIONES Y DEROGACIONES.** Sólo la FCA podrá interpretar, matizar, completar, aclarar y/o derogar el contenido de las presentes prescripciones comunes y los reglamentos de los diversos campeonatos.

Para aquellos hechos que pudieran ser constitutivos de sanción la Junta de Gobierno de la FCA los remitirá al Comité o Juez Único de disciplina deportiva para su conocimiento estudio y pronunciamiento.

La normativa *"no se aplicará nunca con el fin de impedir o de poner trabas para la celebración de una Competición o para la participación de un Concursante, salvo en caso de que la FCA concluya que una medida de este tipo es necesaria para mantener la seguridad, la equidad o la regularidad del automovilismo"* (Código Deportivo Internacional artículo 1.2.3).

Para todas las referencias dirigidas a otras normas, reglamentos deportivos o técnicos serán tenidas en cuenta en su aplicación a las versiones vigentes en ese momento.

- 1.4 **DEFINICIONES.** Deberá entenderse que al referirse a alguno de los siguientes términos esta se hace de manera bidireccional y análoga. Al mencionarse a TRIPULANTES se hace referencia a aquellas modalidades en las que compitan piloto y copiloto a bordo de un automóvil.

Deberá entenderse como TRAMO CRONOMETRADO aquel segmento del recorrido de una Competición en la que los participantes compitan para lograr la mejor clasificación posible y de manera análoga se considerarán los términos de "CRONOMETRADA", "ESPECIAL", "CARRERA", "MANGA" y/o "SESIÓN".

Conforme a la definición del Código Deportivo Internacional (en adelante, CDI) se considerará COMPETICIÓN como "actividad única de automovilismo deportivo con sus propios resultados. Puede comprender una o varias mangas y una final, entrenamientos libres, entrenamientos oficiales, clasificatorios y los resultados de varias categorías, o estar dividida de manera similar. Se consideran Competición: las carreras en circuito, los rallyes, los rallyes todo terreno, las carreras de aceleración (dragsters), las carreras de montaña, las tentativas de récord, las tentativas, los test, el drift, el slalom y cualquier otra forma de competición a criterio de la FCA".

Tanto el uso del sustantivo o de cualesquiera de las formas verbales de "DEBER" será entendido como OBLIGACIÓN

Se entenderá por Copa o Trofeo (por ejemplo monomarca, de promoción, ..) aquellas competiciones que limiten el acceso a sus participantes en función de lo establecido en su propio reglamento que deberá ser aprobado por la FCA y que se desarrollen integradas en otra competición.

- 1.5 **DIRECTOR DEPORTIVO o COMISIÓN DEPORTIVA.** Con el fin de unificar y centralizar criterios en materia deportiva la FCA podrá designar un Director Deportivo o Comisión Deportiva con funciones ejecutivas, de control y consulta, sobre todas las Competiciones que se celebren en Canarias y que supervisará, particularmente, todos los reglamentos y documentos deportivos de las distintas Competiciones de carácter autonómico, así como las propuestas de los diferentes clubes, organizadores, promotores, concursantes, deportistas y oficiales. Además, estarán también bajo su directa supervisión las diferentes comisiones, delegados o responsables de áreas de la FCA, así como el Observador. No deberá desarrollar ninguna otra labor en las Competiciones celebradas en Canarias salvo aquellas que posean carácter estatal y/o internacional.
- 1.6 **DELEGADO DE SEGURIDAD.** La FCA podrá designar un Delegado de Seguridad para las pruebas puntuables de los Campeonatos que considere oportunos, sean o no autonómicos. Este no tendrá función ejecutiva alguna, pero sí de asesoramiento y supervisión para poder elaborar un informe teniendo, además, libre acceso a todas las actuaciones tanto en dirección de carrera, tramos, parques cerrados y de asistencias, y circuitos. Estas condiciones no tendrán efecto para aquellas pruebas de ámbito superior al autonómico, en las que se registrarán en base a las normativas del Campeonato que corresponda.

- 1.7 **OBSERVADOR/A.** La FCA podrá designar un Observador para las Competiciones de los Campeonatos de Canarias que considere oportuno. Evaluará las mismas conforme al modelo de Informe de Inspección aprobado por la Junta de Gobierno de la FCA. Las federaciones territoriales, previa comunicación, podrán nombrar para las pruebas de los Campeonatos de Canarias un observador que acompañará al de la FCA. No deberán desarrollar ninguna otra labor dentro de un Comité Organizador de esas Competiciones. La FCA podrá designar a adjuntos al Observador.

Los Organizadores deberán prever un hueco en la caravana de seguridad para el Observador/a, medios y lugar de trabajo en Dirección de Carrera, así como acreditación que permita libre acceso para el Observador/a a cualquier dependencia, documentación o información de la prueba. Así mismo, deberá aparecer el Observador/a nombrado en el Reglamento Particular de la prueba.

En el caso de que la FCA no designara un Delegado de Seguridad, el Observador podrá tener (deberá hacerse constar en el RP o en Complemento dicha potestad) competencias de seguridad, aunque no tendrá función ejecutiva pero sí de asesoramiento y supervisión general, debiéndosele facilitar, en cualquier caso, el conocimiento y libre acceso a toda actuación de la dirección de carrera, comisarios, oficiales en general, y demás particularidades de la Competición.

- 1.8 **DELEGADO TÉCNICO.** La FCA podrá designar un Delegado Técnico quién estará al frente del Departamento Técnico. El Delegado Técnico y esta Comisión será responsable de resolver las dudas que surjan en los aspectos técnicos, la unificación de criterios y la resolución de interpretaciones, dentro de su ámbito de competencia. Dichas dudas y/o aclaraciones se harán llegar a la Junta de Gobierno de la FCA para su aprobación. Serán publicadas por la FCA mediante circular enviándose a las diferentes federaciones territoriales para que se cumplan por todos los Comisarios Técnicos (en adelante CC.TT.).

El Departamento Técnico de la FCA podrá designar, uno o varios miembros de la Comisión Técnica, los cuales ejercerán como Delegado Técnico (y adjuntos cuando sea más de uno) en las Competiciones de los Campeonatos de las diferentes disciplinas que se estimen. Actuarán como asesores y supervisores de los CC.TT. de la prueba de acuerdo con el Jefe Técnico de la misma. que actuará como coordinador del resto de CC.TT., e intervendrá de forma directa en la verificación cuando lo considere necesario. El criterio del Delegado Técnico será vinculante para el resto de CC.TT. nombrados por la Federación territorial competente. Deberá estar presente en las reuniones del colegio de CC.DD, solo para cuestiones técnicas. Asimismo, deberá junto con el Jefe Técnico de la prueba realizar informes de verificaciones técnicas para los Comisarios Deportivos.

- 1.9 **REGLAMENTO PARTICULAR.** Toda Competición que pretenda disputarse deberá contar con un Reglamento Particular (en adelante RP) en el que figurará claramente el nombre de la entidad organizadora y los miembros que componen el Comité Organizador (en adelante el Organizador); título de la competición; lugar; cuadro de oficiales; programa horario, reglamentos aplicables; deportistas y vehículos admitidos; método, plazos, derechos para realizar la inscripción; configuración de la clasificación y todos aquellos elementos, características y/o especificaciones de la Competición conforme a lo establecido en el CDI, incluida la dirección de su página web y el acceso al Tablón Oficial de Avisos (artículo 5.3 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España PCCCTCE-RFEDA). Toda la información (de la web y del Tablón) debe de estar disponible y visible en la red, tras la conclusión de la Competición, al menos hasta la celebración de la Asamblea Deportiva de la siguiente temporada.

Para las pruebas autonómicas será de obligado cumplimiento realizar los documentos anteriores en el formato tipo establecido para cada modalidad por la FCA, en su defecto por la RFEDA. Es recomendable para el resto de las competiciones.

El Organizador enviará a la secretaría de la FCA, y a la federación territorial correspondiente, con cuarenta y cinco (45) días de antelación a la celebración de la prueba, el RP, el Itinerario Horario, el Programa Horario y el Manual de Seguridad para su revisión.

Con un máximo de treinta (30) días la FCA comunicará por escrito al Organizador las modificaciones que deba realizar en los documentos presentados.

Los Organizadores están obligados a publicar en la web de sus Competiciones el RP y el Programa Horario así como el Itinerario Horario y el Road-Book (en su caso) con un mínimo de quince (15) días de antelación, excepto las pruebas que por reglamentación propia de su campeonato deban hacerlo en otra fecha. En todos estos documentos deberá referenciarse claramente con una marca de agua que indique "borrador, pendiente de aprobación" y nunca en el Tablón Oficial.

En un plazo máximo de quince (15) días antes de la prueba, se presentará a la FCA el RP definitivo, y cualquier otro documento modificado (dando cumplimiento a los requerimientos realizados por la FCA en su caso), junto con los derechos de calendario establecidos.

Una vez aprobado el RP y resto de documentos descritos con anterioridad, el Organizador deberá eliminar de la web los documentos mostrados con la leyenda "borrador, pendiente de aprobación" sustituyéndolos por los aprobados y procediendo activar el Tablón de Avisos donde se publicarán los documentos autorizados y firmados por la FCA, en un plazo nunca superior a las cuarenta y ocho (48) horas desde la firma de la FCA.

Todas las modificaciones o información complementaria a la publicada en el RP definitivo deberán publicarse mediante el correspondiente COMPLEMENTO (artículo 6.2.3 de las PCCCTCE-RFEDA) que se ajustará a la normativa deportiva aplicable y formará parte, con la misma fuerza, del RP.

- 1.10 **MANUAL DE SEGURIDAD.** Cada Competición debe de contar al menos con un Plan de Seguridad individual y específico que contenga, al menos, los requisitos establecidos en el anexo 1 de estas PPCC-FCA. Lo anterior es complementario y no excluyente a los requisitos que conforme a la normativa vigente en cuanto al "Actividades Clasificadas y Espectáculos Públicos y Otras Medidas Administrativas complementarias" del Gobierno de Canarias (Decreto 86/2013, de 1 de agosto) sean necesarias.

- 1.11 **PERMISO DE ORGANIZACIÓN.** Habiendo el Organizador dado formal cumplimiento a lo descrito, la FCA emitirá el correspondiente Permiso de Organización fechado y numerado, que pudiera contener salvedades o condicionales que deberán cumplirse en el momento en que se constituya el colegio de Comisarios Deportivos. En caso contrario, tras informe firmado por los miembros del



# PPCC-FCA 2025

colegio, la FCA emitirá un comunicado con la no autorización de la prueba (anulación) y la pérdida de la puntuabilidad para el Campeonato. Los organizadores estarán al corriente de todos sus pagos en las diferentes tasas y servicios contratados en anteriores ediciones y/o Competiciones para poder obtener el permiso federativo.

1.12 **CUADRO DE OFICIALES.** Todos los oficiales actuantes en la Competición deben de estar en posesión de la correspondiente licencia federativa (excepto el responsable médico), en vigor y adecuada para la función a desarrollar, conforme al anexo 2 de las presentes PPCC. El Organizador designará del cuadro de OFICIALES MÍNIMO siguiente:

- Director de Carrera (y sus respectivos adjuntos)
- Secretario (salvo autorización de la FCA)
- Jefe de Seguridad (y sus respectivos adjuntos)
- Responsable Médico (salvo autorización de la FCA)
- Jefes de Equipo-Tramo
- Relaciones con los **Concusantes** (salvo autorización de la FCA)

La federación territorial competente designará a los Cronometradores, responsable de Cronometraje, CC.TT. y resto de oficiales necesarios.

La FCA **podrá nombrar** al Presidente del Colegio de CC.DD. El segundo lo nombrará la federación correspondiente. El Organizador nombrará al tercer componente del colegio, y en su caso un Comisario Deportivo oyente (que estará presente en todas las reuniones). El colegio de CC.DD. estará siempre constituido, por tres miembros. El oyente actuará como comisario sustituto llegado el caso.

El Presidente del Colegio CC.DD. es el responsable del envío a la secretaría de la FCA en un plazo máximo de setenta y dos (72) horas naturales a la FCA del DOSSIER FINAL que contendrá la documentación ORIGINAL generada en la Competición. En caso de imposibilidad material de poder entregarse a la FCA en el plazo establecido podrá adelantarse el mismo por medios digitales/electrónicos. Este dossier contendrá al menos los siguientes documentos:

- Reglamento Particular visado
- Complementos y Permiso de Organización visado
- Lista oficial de inscritos visada
- Lista de autorizados a tomar la salida firmada por el DC
- Clasificación PROVISIONAL firmada por el DC
- Clasificación FINAL (que incluya la lista de abandonos) firmada por CC.DD.
- Informe de verificaciones administrativas firmada por el DC
- Informe de las verificaciones técnicas previas y de cuántas haya ordenado el colegio de CC.DD. firmadas por el Jefe de CC.TT. y Delegado Técnico de la FCA (en su caso)
- Así como todos aquellos informes, comunicaciones, notificaciones, comparencias, decisiones y cualquier otro documento que haya sido tenido en cuenta por el colegio de CC.DD. además de las intenciones de apelar que se hayan podido producir

**La FCA podrá solicitar, si así lo estimara oportuno, a las federaciones adscritas, la documentación de cualquiera de las pruebas de su ámbito territorial.**

El Organizador debe poner los medios necesarios y adecuados para que la labor del colegio de CC.DD. se desarrolle con fluidez, eficacia y eficiencia. Estos incluirán entre otros: espacio de trabajo adecuado (amplitud, mesas y sillas en cantidad adecuada, tomas eléctricas, iluminación, ruido, temperatura, ...) con acceso restringido así como los medios informáticos (ordenador, impresora, escaner, ...) incluyendo conexión a internet.

El Director de Carrera es el responsable de que la prueba se desarrolle de conformidad con la reglamentación aplicable.

El Organizador designará el resto de los oficiales actuantes en la prueba que deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en vigor y figurar en el RP o en correspondiente Complemento al mismo.

Por su importancia, es de especial mimo y cuidado la designación de un oficial para desarrollar la labor de RELACIONES CON LOS **CONCURSANTES** conforme a lo establecido en el artículo 11.8 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España (PCCCTCE-RFEDA en adelante). Debe de contar con licencia tipo "ORC" en cualesquiera de sus grados.

**Se recomienda al Organizador, en rallyes, nombrar un Secretario para el Colegio de Comisarios Deportivos, independientemente del Secretario de la prueba.**

1.13 **CARAVANA ORGANIZACIÓN Y SEGURIDAD.** La misión de la caravana de seguridad es comprobar la implementación del Plan de Seguridad-Autoprotección y resolver cualquier problema de última hora con la seguridad fundamentalmente de los espectadores. En aquellas competiciones en las que sea usada tendrá como mínimo coche "0", "00", "S", y "Escoba". Siendo obligatorio para todos los miembros de la caravana estar en posesión de licencia federativa vigente en el año en curso.

Todos vehículos deberán estar equipados con una luz destellante o giratoria en el techo de color amarillo y señales acústicas. Deberán ir identificados claramente como vehículos de seguridad ("0", "00", "S" y "Escoba") y poseer un sistema de comunicación eficaz con el DC. **Estos vehículos** Deberán portar **(salvo el vehículo "0")** cinta de plástico para balizamiento, material absorbente para derrames (tipo sepiolita).



# PPCC-FCA 2025

Queda prohibido utilizar en la caravana de seguridad cualquier vehículo de competición excepto en el coche "0". Para estos vehículos de competición es condición indispensable que los tripulantes (piloto y copiloto) estén provistos de licencia de Piloto (P) y Copiloto (CO). El párrafo anterior no será aplicable en este caso. Lo estipulado en el artículo diez (10) de las presentes prescripciones si es aplicable en este caso.

El Organizador podrá habilitar otros vehículos para que formen parte de la caravana de seguridad. Deberán estar descritos (detallando sus funciones) y sus ocupantes en el Plan de Seguridad. Sus tripulantes deben estar en posesión de licencia federativa vigente. En todos los casos deberán circular de manera prudente y acorde a las circunstancias del tráfico y la vía.

Se recomienda que al concluir el paso de los participantes y delante del coche "Escoba" realicen el tramo una ambulancia con médico al objeto de asegurar la asistencia en caso de incidente de los últimos participantes.

- 1.14 **SEGUROS.** Los Organizadores contratarán una póliza de seguros que cubra tanto la RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIA como el pago de aquellas sumas que resulten civilmente responsables los participantes por accidentes o incendios causados por automóviles que tomen parte en la Competición y que cumpla con la normativa aplicable en esta materia.

En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito al Organizador, DC y a la federación territorial correspondiente lo antes posible y en un plazo máximo de veinticuatro horas naturales.

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

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

Los concursantes y deportistas, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la Entidad y a los organizadores de la Competición, así como a las Federaciones, y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos.

El DC y/o el Organizador remitirá en un plazo máximo de veinticuatro (24) horas a la FCA y federación territorial competente el informe final de la competición en el que se haga constar todas aquellas incidencias que fueran susceptibles de ser cubiertas por el seguro, incluyendo los partes de accidentes (tanto de los que afecten a personas y/o bienes). Estos informes deben de contener el mayor y más fidedigno material que documente estas incidencias (fotos, videos, declaración de testigos...)

## ART. 2: CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS

- 2.1 Todo lo que no está expresamente autorizado está prohibido.
- 2.2 Por el mero hecho de su inscripción, todo Concurante se compromete, por sí mismo y por su piloto, a CONOCER Y ACEPTAR lo estipulado en las presentes Prescripciones, sus normas complementarias, adicionales y/o de desarrollo. Si un concursante no puede estar presente en la Competición debe designar su representante por escrito.
- 2.3 Reconoce como única jurisdicción deportiva la establecida por el CDI y declara aceptar todas sus disposiciones sin restricción alguna, así como también las decisiones de los organizadores y oficiales.
- 2.4 En competiciones puntuables o aspirantes para la Real Federación Española de Automovilismo (en adelante RFEDA) y/o Federación Internacional de Automovilismo (en adelante FIA) la reglamentación aplicable por orden de prelación será SIEMPRE la de rango superior. No será aplicable el orden de prelación del artículo 2.6 de las presentes PPCC. Todo ello salvo indicación expresa de la FCA. Los organizadores que soliciten prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo, Serie o Challenge de España deberán poner en conocimiento a esta Federación y a la correspondiente a su ámbito territorial.
- 2.5 Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del CDI, así como de los demás reglamentos aplicables.
- 2.6 Las pruebas de los diferentes Campeonatos se organizarán de conformidad a las disposiciones siguientes:
  - Reglamento del Campeonato al que pertenezca, si fuera más de uno, se elegirá el de rango superior.
  - Prescripciones Comunes para Campeonatos, Copas y Trofeos de Canarias (PPCC-FCA)
  - Reglamento Particular de la prueba (RP)
  - Reglamento del Campeonato correspondiente de la RFEDA
  - Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España (PCCCTCE-RFEDA)
  - Reglamentos de los Campeonatos correspondientes de la FIA
  - Código Deportivo Internacional (CDI).Toda la reglamentación, normas de desarrollo, circulares, aclaraciones, erratas, boletines y cualquier otra publicación a la que se haga mención en la reglamentación estará referenciada al año en curso salvo indicación expresa del año al que hay que dirigirse para su aplicación específica y concreta.
- 2.7 Las Federaciones Insulares y/o Interinsulares, (en adelante federaciones territoriales) tienen la potestad territorial sobre la gestión de sus pruebas. Sin embargo, las pruebas de los Campeonatos Provinciales, Interinsulares y/o Insulares se regirán por los reglamentos deportivos y técnicos de los Campeonatos de Canarias de la especialidad y las presentes PPCC-FCA, excepto el



# PPCC-FCA 2025

kilometraje de sus pruebas, que podrá ser el aprobado por su correspondiente federación territorial, sin exceder, en ningún caso, los kilómetros máximos de los Campeonatos de Canarias.

2.9 La participación de Copas o Trofeos aprobadas para su desarrollo en el ámbito exclusivo de una federación territorial en Competiciones de otra territorial deberá contar con la autorización previa de la Junta de Gobierno de la FCA.

2.10 Además de las contempladas en otros artículos, los participantes deberán cumplir (de manera específica y exquisita) con las siguientes pautas, siendo en caso contrario penalizados por el colegio de CC.DD. (en todas las modalidades) conforme al artículo 8 del RD-SCER:

- Los equipos deben de comportarse siempre de forma compatible con el espíritu deportivo
- El abandono de un miembro de la tripulación está prohibido
- Está prohibido admitir a terceras personas a bordo (salvo en caso de transporte de un herido)
- Está prohibido bloquear intencionadamente el paso de otros participantes o impedir el adelantamiento en su caso.
- Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a competición o liberar la pista

2.11 Las cauciones vigentes para la actual temporada son las siguientes:

• Reclamación	Art. 23.3 de las PCCCTCE-RFEDA	1.000€ (+ fianza complementaria en su caso)
• Apelación	Art. 23.9 de las PCCCTCE-RFEDA	2.500€
• Derecho de Revisión	Art. 31.3.1 de las PCCCTCE-RFEDA	1.500€
• Reclamación Clasificación	Art. 4.14 de las PPCC-FCA	200€

## ART. 3: CALENDARIO

- 3.1 El calendario de la FCA prevalecerá sobre los calendarios del resto de campeonatos, trofeos y competiciones de las federaciones territoriales. Las Competiciones **puntuables** al Campeonato de Canarias deben ajustar su fecha de celebración **a las indicaciones de la FCA** y a lo prescrito en este artículo.
- 3.2 No podrán coincidir el mismo fin de semana una Competición de validez autonómica con otra de idéntica modalidad.
- 3.3 Podrán coincidir en el mismo fin de semana Competiciones de la misma modalidad siempre que sus campeonatos sean de ámbitos territoriales diferentes y nunca una de ellas puntuable para un Campeonato o Trofeo de Canarias.
- 3.4 No se podrán celebrar Rallyes de Asfalto de un mismo campeonato con una separación, entre las mismas, inferior a 14 días, salvo causas debidamente justificadas y aprobadas por la Junta de Gobierno de la FCA.
- 3.5 La FCA o federación territorial correspondiente a su ámbito podrá autorizar Competiciones fuera de un campeonato que tendrán que cumplir lo dispuesto anteriormente. En todos los casos, sus reglamentos deben sujetarse a la normativa vigente y aplicable.
- 3.6 Aprobado el calendario por la Asamblea General de la FCA éste no podrá ser modificado, salvo causa de fuerza mayor ajena al Organizador. La consideración por parte de la Junta de Gobierno de esta modificación deberá realizarse previa solicitud motivada convenientemente por el Organizador y acompañada de una caución de trescientos (300) euros. En el caso de ser aceptada la caución será devuelta.
- 3.7 Figurando en el calendario, si una Competición no se celebrara, salvo causa de fuerza mayor ajena al Organizador, automáticamente quedará fuera de Campeonato para la siguiente temporada. El Organizador será sancionado con multa de mil (1.000) euros. Para poder ser incluida en la siguiente temporada tendrá que superar satisfactoriamente el trámite de inspección, si lo hubiera.
- 3.8 La Junta de Gobierno de la FCA podrá autorizar la celebración y continuidad de la Competición la temporada siguiente a su no celebración debido a interés general del campeonato, palmarés y/o interés público/deportivo bajo la tutela de otro Organizador. Se podrán interponer medidas adicionales de control y cumplimiento.
- 3.9 Las reiteraciones (considerando dos o más en el periodo de dos temporadas consecutivas) de un mismo Organizador en la modificación y/o no celebración de sus Competiciones y, tras haber aplicado el artículo 3.8 de las presentes PPCC en la primera ocasión, será sancionado con multa de dos mil (2.000) euros. Se habilita a la Junta de Gobierno de la FCA a la toma en consideración de otras medidas.
- 3.10 Las Competiciones válidas para los Campeonatos de Canarias serán designadas por las federaciones territoriales correspondientes.

## ART. 4: FORMA DE PUNTUACIÓN DE LOS CAMPEONATOS.

- 4.1 **NÚMERO DE COMPETICIONES.** Un Campeonato puede estar constituido por una o varias Competiciones que deberán figurar en el correspondiente reglamento del Campeonato. Los Campeonatos no pueden ser organizados más que por la FCA o por otro organismo con el permiso escrito de esta. Una Competición no celebrada no debe de ser considerada como resultado a retener y/o descontar.
- 4.2 **CLASIFICACIÓN.** La Clasificación se obtendrá sumando las puntuaciones obtenidas en las distintas Competiciones.
- 4.3 **DERECHO A PUNTUAR.** Los deportistas que NO PERTENEZCAN AL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA FCA (que no posean licencias xx-xxx-ESP/C), NO PODRÁN **PUNTUAR NI BLOQUEAR** EN LOS CAMPEONATOS, salvo autorización expresa de la junta de gobierno de la fca.

4.4 Todos los equipos que se inscriban a una prueba puntuable para un Campeonato FCA y sus vehículos cumplan con las especificaciones técnicas reglamentadas en el reglamento técnico del Campeonato, puntuarán y bloquearán puntos en el mismo. **Para el Trofeo Junior SI será obligatorio realizar una inscripción, para lo que se establecerá, en la web de la FCA, un formulario.** En cada reglamento deportivo se establecerá el cierre de inscripción para puntuar y/o bloquear.

4.5 **DESCALIFICACIÓN O SANCIÓN DEPORTIVA.** Para todos los campeonatos, en caso de descalificación o sanción deportiva que implique la pérdida de los puntos obtenidos en una Competición, no se podrá considerar esta como RESULTADO A DESCONTAR («0 puntos»).

En las modalidades de rallies / rallysprint la eliminación de carrera por exceso de retraso, conforme al artículo 33 del RD-SCER, es considerada abandono de la competición.

La misma consideración de abandono tiene la eliminación de carrera al no poder arrancar en un tramo cronometrado dentro de los veinte (20) segundos posteriores a la señal de salida, artículo 35.4 del RD-SCER.

4.6 **DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS.** En cada Competición puntuable se establecerá una clasificación general final que comprenderá a todos los participantes con derecho a obtener puntos. La atribución de puntos se hará por el siguiente baremo:

#### CLASIFICACIÓN GENERAL FINAL

01º	35 puntos
02º	30 puntos
03º	27 puntos
04º	25 puntos
05º	23 puntos
06º	21 puntos
07º	19 puntos
08º	17 puntos
09º	15 puntos
10º	13 puntos
11º	11 puntos
12º	09 puntos
13º	08 puntos
14º	07 puntos
15º	06 puntos
16º	05 puntos
17º	04 puntos
18º	03 puntos
19º	02 puntos
20º	01 puntos

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

#### CLASIFICACIÓN TRAMO CRONOMETRADO PLUS (TC plus)\*

1º	3 puntos
2º	2 puntos
3º	1 punto

\* Los puntos del Tramo Cronometrado Plus (TC plus) únicamente serán otorgados siempre y cuando el equipo **FIGURE EN LA CLASIFICACIÓN FINAL.**

Los puntos del Tramo Cronometrado Plus (TC plus) no se descartarán de los resultados, como sí los resultados, ni serán reasignados si no se cumple el párrafo anterior. **Por lo que la puntuación obtenida en todos los TC+ computa en los puntos totales finales del campeonato. En el caso de que el TC Plus se anule, se otorgarán los puntos en base a la calidad de los resultados en los tramos cronometrados, de la siguiente forma: 3 puntos al equipo que más primeros tenga, 2 al siguiente y así sucesivamente.**

4.7 **BONUS.** Al final del campeonato, en la atribución de puntos totales, se aplicará una bonificación de diez (10) puntos extras para aquellos participantes que hayan tomado la salida **POR LO MENOS EN UNA PRUEBA DE LAS CELEBRADAS EN TODAS LAS ISLAS** donde exista competición de los diferentes campeonatos.

4.8 **CAMPEONATO DE COPILOTOS** formarán equipo con los Pilotos y se premiará a ambos indistintamente.

4.9 **CAMPEONATO DE CATEGORÍAS-AGRUPACIONES-CLASES** se establecerán las mismas clasificaciones previstas en el punto 4.2, pero formadas exclusivamente por los vehículos pertenecientes a cada una por separado. La clasificación de los Campeonatos de Categorías se hará sumando los puntos obtenidos por cada equipo con vehículo de la misma categoría- agrupación-clase. 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 Competición

4.10 **CAMPEONATO POR ESCUDERÍAS** se sumarán todos los puntos obtenidos por los pilotos pertenecientes a un club, escudería o concursante colectivo, que figuren en la clasificación final de cada Competición.

4.11 **CAMPEONATO DE MARCAS** se sumarán todos los puntos obtenidos por los pilotos participantes con una marca **(con licencia en vigor)** y que figuren en la clasificación final de cada Competición.

4.12 **EMPATES.** Si dos o más aspirantes totalizaran el mismo número de puntos la regla de desempate será la siguiente:



# PPCC-FCA 2025

- a) Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) por ellos en las clasificaciones de las Competiciones puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
- b) Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos en las clasificaciones de todas las Competiciones puntuables en las cuales hayan tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
- c) En caso de nuevo empate, la FCA En función de los mejores tiempos realizados en el primer tramo cronometrado de cada rallye del Campeonato en los que hayan participado y para el resto de modalidades en la primera manga o carrera oficial de cada prueba.

En los empates de los Campeonatos de INTERCLUBES y MARCAS, se resolverá a favor de aquel que tenga mayor número de participantes clasificados.

- 4.13 **HOMOGENEIDAD DE LOS DATOS.** 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 o Colegio de C.C.D.D la corrección de estos en la documentación de la prueba (lista de inscritos, lista autorizados a tomar la salida, clasificaciones parciales y/o clasificación PROVISIONAL y FINAL) a los efectos de evitar confusiones al establecer las clasificaciones generales.
- 4.14 **RECLAMACIONES.** Las reclamaciones a las clasificaciones de los distintos Campeonatos se deberán presentar por escrito en la secretaría de la Federación que corresponda al ámbito territorial dentro de los siete (7) días naturales después de su publicación (parciales y final) acompañada de una caución de doscientos (200) euros que será devuelta si se determina que está parcialmente fundada.

La Federación respectiva actuará a través de su Junta de Gobierno y emitirá su resolución contra la que se podrá apelar en el plazo máximo de dos (2) días naturales ante el Comité o Juez Único de Apelación de la FCA. Se entenderá que las clasificaciones parciales anteriores publicadas se dan por conformes en todos sus aspectos.

- 4.15 **ENTREGA DE TROFEOS.** Todo tripulante premiado en una Competición tiene la obligación de recoger personalmente el premio y/o trofeo obtenido, salvo causa debidamente acreditada y justificada documentalente ante el colegio de CD.DD, que autorizarán o no la solicitud de ausencia. El RP establecerá los trofeos y premios de cada Competición así como si son o no acumulables y existiera alguna limitación de acceso por ejemplo, vía inscritos mínimos en una categoría.

En caso de incomparecencia no justificada se entenderá que el equipo (tripulantes y concursante) renuncian a los premios y trofeos así como a los puntos obtenidos en la Competición, sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que pueda dar lugar.

Todo deportista premiado en cualquier Campeonato, que haya sido convocado a la entrega de premios final de temporada tiene la obligación de comunicar su asistencia a la misma durante las 48 horas siguientes a su convocatoria. En caso contrario se entenderá que renuncia a los trofeos y/o premios y, durante la gala, no será citado, excepto que acredite, en las 72 horas anteriores a la gala, con documentación oficial (certificado oficial de empresa, certificado médico oficial, etc.) el motivo de su no asistencia.

- 4.16 **"TOMAR LA SALIDA".** Se entenderá a efectos de Campeonato que se "ha tomado la salida" cuando se haya tomado la salida EFECTIVAMENTE en la primera cronometrada o sesión de entrenamientos oficiales.

## ART. 5: LICENCIAS.

- 5.1 **OBLIGACIÓN.** Los Organizadores, oficiales, concursantes y deportistas estarán obligados a poseer las correspondientes licencias federativas, valederas para el año en curso. Toda la normativa relacionada con éstas se encuentra desarrollada en el anexo 2 de las presentes PPCC.
- 5.2 **CONCURSANTE-PILOTO.** Si el piloto de un vehículo es además el concursante, éste deberá poseer las licencias de piloto y concursante. El piloto asume la responsabilidad del Concurante cuando éste último no se encuentre a bordo del vehículo.
- 5.3 **SUSPENSIONES.** Se aplicará lo dispuesto en las Prescripciones Comunes de la RFEDA y en la Normativa de Licencias (Anexo 10 - 10.1)
- 5.4 **PRUEBAS NO AUTORIZADAS.** Los deportistas, clubes u oficiales con licencia federativa en vigor que participen en pruebas automovilísticas (exhibiciones, velocidad, espectáculos, etc.), no autorizadas por la FCA o su federación territorial competente les será incoado el pertinente expediente en los órganos jurisdiccionales en materia disciplinaria que podrá sancionar con la retirada de licencia por un periodo mínimo de un año, sin perjuicio de otras.

Asimismo, se recuerda el contenido de la Disposición adicional tercera de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE-RFEDA) cuyo literal indica:

1º. Que este tipo de competiciones incontroladas e ilegales pueden constituir un delito de imprudencia temeraria, del que deberá responder -en su caso- el propietario de las instalaciones; y que, esta clase de hechos serán puestos en conocimiento de la autoridad competente cuando sean detectados.

2º. Que los daños que eventualmente se pudieran producir como consecuencia de estas, ya sea a los propios participantes como a terceros, no estarán amparados por los seguros que se gestionan a través de esta RFEDA

3º. Que la participación en esta clase de eventos constituye, para los titulares de licencias federativas expedidas por esta RFEDA, una falta disciplinaria muy grave.

- 5.5 **ACREDITACIÓN IDENTIDAD.** La licencia deberá ser presentada junto al DNI a petición de un oficial, que se identifique como tal y figure en el RP o en un complemento a éste.

## ART. 6: INSCRIPCIONES EN LAS COMPETICIONES

- 6.1 **SIMULTANEIDAD.** Queda prohibido inscribir un deportista o un vehículo más de una vez en la misma Competición. En las pruebas de slalom se autoriza la inscripción de dos equipos con el mismo vehículo, siempre y cuando el formato y desarrollo de la Competición lo permitan.

**PLAZOS.** Las solicitudes de inscripción serán recibidas a partir de la fecha y hora que conste en el RP. El cierre de inscripciones se realizará -excepto que los reglamentos de rango superior indiquen un plazo diferente o que la FCA autorice excepciones-, el miércoles de la semana anterior a la competición a las 14:00 horas.

- 6.2 **CUMPLIMENTACIÓN.** Las inscripciones tendrán que realizarse por medios digitales, en el formato establecido, firmada o visada por el concursante o por alguno de los tripulantes, antes de la hora límite del cierre de las inscripciones, acompañada del justificante del importe de esta. Si la inscripción se hace de manera electrónica el firmado o visado se entenderá conforme con la aceptación y tramitación de la misma. La falta de cualquiera de estos requisitos invalidará toda solicitud recibida.

Toda omisión o falsa indicación de datos en general y particularmente sobre la calificación del vehículo, podrá entrañar la no autorización o descalificación del equipo, sin perjuicio de sanciones más severas que podrán ser solicitadas por parte de la Junta de Gobierno al Comité o Juez Único de Disciplina de la FCA.

No se admitirán inscripciones en las que los tripulantes figuren expresados como XXX o similar.

- 6.3 **DERECHOS ECONÓMICOS.** Para la temporada 2025 los derechos máximos exigibles son:

MODALIDAD	TODOS LOS PARTICIPANTES	PARTICIPANTES TROFEO, y/o COPAS aprobadas FCA y TROFEO JUNIOR****
Rallyes**	330 €	310 €
Rallysprint**	250 €	230 €
Montaña**	250 €	230 €
Slalom**	160 €	
Velocidad en Circuito** (asfalto)	210 €	
<b>Regularidad Sport**:</b>		
Rallyes	260 €	
RallySprint y Montaña	180 €	
<b>Karting</b>	140 €	

\* Si no se acepta la publicidad opcional los derechos serán dobles

\*\* No incluyen derechos de GPS

\*\*\*\* Canon Copa/Trofeo Monomarca de carácter autonómico: 3.600 €

- 6.4 **DEVOLUCIÓN.** Los derechos de inscripción quedarán en poder de los organizadores aun cuando los participantes no tomen la salida. La totalidad de los derechos podrá ser devuelta en el caso de haber sido rechazada la inscripción. Se reintegrará a los concursantes el 90% de los derechos cuando no puedan tomar la salida y lo hayan comunicado como máximo setenta y dos (72) horas naturales después del cierre del plazo de inscripción.

En el caso de que una Competición no pueda celebrarse, incluido el caso de que no sea autorizada por cualquier autoridad gubernativa competente, siempre por causa ajena al Organizador, este no será responsable ante los concursantes inscritos y no tendrá más obligación que solo devolver el 90% de los derechos de inscripción. En caso contrario, los derechos serán totalmente reembolsados. Será la Junta de Gobierno de la FCA quién dictamine si la causa es imputable o no al Organizador.

- 6.5 **LIMITACIÓN DE INSCRITOS.** El Organizador podrá limitar el número de equipos inscritos. La cantidad máxima debe de figurar en el RP así como el método de selección en caso de superarse y cómo se configura la lista de reserva. Se recomienda encarecidamente esta sea limitada a la cantidad de participantes que el parque de asistencia pueda asumir conforme a la normativa deportiva y de seguridad vigente.

No obstante, deberán reservar las siguientes de plazas:

- Rallye y Rallysprint: los tres primeros clasificados de cada categoría
- Montaña: los tres primeros clasificados de cada categoría
- Rallyes de tierra: los tres primeros clasificados de cada categoría.
- Slalom: los tres primeros clasificados de cada agrupación
- Regularidad Sport: los tres primeros clasificados
- Regularidad: los tres primeros clasificados

En caso de ser la primera Competición del campeonato se tomará como referencia la clasificación final del año anterior.

- 6.6 **ASIGNACIÓN DE NÚMEROS - ORDEN DE SALIDA.** En todas las Competiciones del Campeonato de Canarias la ASIGNACIÓN DE LOS NÚMEROS de competición EN ORDEN CRECIENTE será:



# PPCC-FCA 2025

1º Los prioritarios FIA.

2º Los prioritarios RFEDA.

3º Los prioritarios FCA.

Los prioritarios FCA. Serán por derecho propio los cinco (5) primeros clasificados absolutos del campeonato en la temporada anterior (2024) más los tres (3) primeros clasificados provisionales del Campeonato absoluto en disputa (sean coincidentes o no, es decir, máximo ocho (8) pilotos).

El orden de asignación será 1º, 2º, 3º, 4º y 5º clasificado de la temporada anterior y luego 1º, 2º y 3º del Campeonato actual, siempre que compitan en el mismo grupo y clase (el orden se establecerá atendiendo a cada grupo y clase establecido).

4º A criterio del Organizador DEBIENDO PREVALECER EN LA ASIGNACIÓN DE NÚMEROS:

a) La valoración del palmarés/experiencia del conductor y las prestaciones teóricas del vehículo inscrito.

Si un equipo afectado por el punto 3 del presente artículo participara con un vehículo de prestaciones claramente inferiores el ORDEN DE SALIDA será a criterio del DC previa autorización del colegio de CC.DD. que examinará el caso en su primera reunión.

El ORDEN DE SALIDA será agrupado en el CCM en "categoría 1", "categoría 3" y "categoría 2". Cuando haya participación de "regularidad sport", "regularidad" y "fórmula rallye", el orden de salida será a criterio del organizador. En cuanto al CCS el orden será "turismos" (incluido "todo terreno") y posteriormente "kart cross". Todo ello, salvo autorización expresa de la FCA, a petición del Organizador, que deberá constar en el RP o complemento al mismo antes del inicio de las verificaciones técnicas previas.

El ORDEN DE SALIDA será inverso a la ASIGNACIÓN DE NÚMEROS DE COMPETICIÓN en el Campeonato de Canarias de Montaña (CCM).

A los participantes en Copas y/o Trofeos, aprobadas por la FCA o federaciones territoriales, se le asignarán los NÚMEROS DE COMPETICIÓN de manera correlativa y conforme al orden facilitado al cierre de inscripciones por su Organizador/Promotor. El ORDEN DE SALIDA (en el conjunto de la lista de inscritos) se establecerá por el Organizador de la Competición y se realizará de acuerdo con las prestaciones de la mayoría de sus participantes (al menos la "performance" mostrada por los tres primeros clasificados hasta la fecha).

El intervalo entre participantes SERÁ DE MÍNIMO un (1) minuto para rallyes (CCRA, CCRT, CCRVH-R) y treinta (30) segundos para CCM, CCRS y CCS. Las Copas y/o Trofeos, aprobadas por la FCA o federaciones territoriales, tomarán la salida, en todas las modalidades, con un intervalo de dos (2) minutos con el anterior y posterior a los mismos tal y como establece el art. 29.2.7 del RD-SCER. El DC en el desarrollo de sus atribuciones establecidas en el CDI y, de manera excepcional, podrá ampliar/reducir estos intervalos debiendo informar al colegio de CC.DD. de las decisiones tomadas.

- 6.8 **PUBLICACIÓN.** La relación completa **ORDENADA SEGÚN ORDEN DE SALIDA CON ASIGNACION DE NÚMEROS** deberá ser remitida en formato excel a la secretaría de la FCA antes de las 20:00 horas del **VIERNES** de la semana anterior de la Competición, junto con un informe argumentado y detallado en el caso que hayan hecho uso del rechazo de alguna inscripción conforme al artículo 6.10 de las presentes PPCC-FCA. El organizador deberá publicar la lista oficial de inscritos en el tablón oficial como máximo a las 20:00 horas del **MARTES** de la semana de la competición.

La relación de inscritos deberá ajustarse siempre al formato y fichero facilitado al Organizador por la FCA.

Las listas de inscritos del CCRA/TCRA, para su visado, tendrán que incluir una columna en la que se indique si el equipo pertenece al CCRA (C) o al TCRA (T).

El Organizador publicará la relación de inscritos provisional ordenada alfabéticamente (incluyendo si pertenece a un trofeo/copa) al objeto de proceder a verificar y subsanar errores, como máximo el **LUNES** a las 20:00 h.

- 6.9 **SUSPENSIÓN DE LA PRUEBA.** El Organizador de cada prueba puede reservarse el derecho de anular la prueba si la cantidad de inscritos registrados el día del cierre de inscripciones es inferior a un número determinado que deberá figurar en el RP. Los interesados serán avisados inmediatamente de la decisión de anular la prueba.

En caso de fuerza mayor, o por razones de seguridad, conforme determina el CDI, si la Competición 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 conforme a lo estipulado reglamentariamente.

- 6.10 **RECHAZOS.** Los organizadores tienen la facultad de rechazar cualquier inscripción cumpliendo lo estipulado en los artículos 2.6.4.g y 3.14 del CDI. El límite para comunicar por escrito el rechazo al afectado es el momento del cierre de inscripciones de la Competición.

- 6.11 **CAMBIOS.** Una vez cerrada la inscripción no se admitirá el cambio de concursante, salvo autorización de la FCA y siempre antes de la publicación de la Lista de Autorizados a Tomar la Salida. Un miembro del equipo podrá ser sustituido con el acuerdo:

i. Del Comité Organizador, antes del comienzo de la entrega de documentación.

ii. Del colegio CC.DD., entre el comienzo de la entrega de documentación y hasta la publicación de la lista de autorizados a tomar la salida.

Sólo la FCA podrá autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.



# PPCC-FCA 2025

El cambio de vehículo se permitirá hasta las verificaciones técnicas previas siempre y cuando pertenezca a la misma categoría (misma "agrupación" en la modalidad de Slalom) que el vehículo inicialmente inscrito.

## ART. 7: VERIFICACIONES

7.1 **ADMINISTRATIVAS y ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN.** Al objeto de agilizar y hacer más operativas la verificación de la documentación necesaria para la participación en la Competición, los organizadores **tendrán que** COMPROBAR antes del comienzo la siguiente documentación:

1. El BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el concursante **(si la inscripción no se hace de manera electrónica o digital)** y que las características del vehículo **(marca, modelo, tipo, cilindrada, grupo y categoría)** están puestos y **se** corresponden con la normativa.
2. CONTROL DE LICENCIAS comprobando los datos en las páginas web de la RFEDA.

MUY IMPORTANTE: El día de las verificaciones ÚNICAMENTE tendrá que hacerse entrega a los participantes de la documentación y/o material reglamentado. Del resultado de las comprobaciones realizadas, así como de los equipos que no han procedido a retirar la documentación, se elevará informe por escrito, firmado por el DC al colegio de CC.DD. que deberá tenerlo en consideración en su primera reunión.

El equipo/concursante será el responsable de notificar al Jefe Médico de la prueba de aspectos relativos a vigilancia médica y alergias de alguno de sus miembros del equipo.

**Se recomienda, para el año 2025, la tramitación del pasaporte técnico de cada vehículo de competición.**

### **SISTEMA INTEGRAL DEL CONTROL DE COMPETICIONES – SICCOM**

La plataforma web SICCOM será la herramienta oficial para la gestión del área técnica de las pruebas, de acuerdo con las indicaciones de la FCA y el Delegado Técnico del certamen.

<https://siccom.piedrafita.com/SICCOM/>

A través de esta plataforma, en función del campeonato, se tendrá que gestionar toda la documentación que sea requerida por reglamento, por parte de la FCA y/o el Delegado Técnico del certamen. Estos documentos son:

- Ficha de equipamiento de seguridad de piloto y copiloto (si ha lugar).

El concursante y participantes dispondrán de un área privada para todo lo relacionado con el seguimiento de su coche durante la prueba. Los elementos y procedimientos que se pueden visualizar en esta área son:

- Pasaporte Técnico Electrónico con la asignación de chips RFID/NFC a cada elemento de seguridad homologable.  
- Resultado de las Verificaciones Técnicas Previas.

- Precintaje:

- Precintaje de elementos mecánicos (si hay en el certamen).
- Precintaje de Pop-Off (si hay en el certamen y solo a los coches que la lleven).
- Precintaje de lastre.

- Pesajes realizados en cualquier momento de la prueba.

- Neumáticos (si hay marcaje y verificación en el certamen):

- Marcaje de neumáticos realizados en cada sección (rallyes) o en total (circuitos).
- Verificación de neumáticos en cualquier momento.
- Número total de neumáticos marcados

7.2 **TÉCNICAS "PREVIAS".** Versarán fundamentalmente sobre la comprobación de los elementos de seguridad, precintos y aparente conformidad con el grupo y clase inscrito. El vehículo deberá presentarse completo y por sus propios medios, en perfectas condiciones (por ejemplo, sin fugas ni pérdidas visuales), y con todos los elementos de seguridad correctamente instalados.

Todos los participantes han de presentar, en formato y documento original, la correspondiente "Ficha de Homologación" y/o la "Hoja Técnica del Performance Factor (PF)" según corresponda (por especialidad y vehículo). Igualmente, deberán hacerlo con el resto de los documentos que acrediten **la conformidad del vehículo inscrito en el grupo y clase de su inscripción y** la homologación de los diferentes elementos (estructura de seguridad, depósito de seguridad de combustible homologado FIA, catalizador...) instalados en su vehículo.

Asimismo, deberán presentar por email a la Comisión Técnica de la FCA y en formato PDF antes del cierre de inscripciones de la primera Competición en la que deseen participar la correspondiente "Ficha de Equipamiento de Seguridad de los Participantes" debidamente cumplimentada en todos sus apartados, **pudiéndose realizar a través del formulario destinado a ello.**

Todos los documentos anteriores deben de estar disponibles por parte de la tripulación a requerimiento de los CC.TT. (al menos en formato digital) durante la Competición.

No se entregará la etiqueta de "VERIFICADO" a ningún vehículo participante que no haya entregado/presentado los documentos correlacionados anteriormente (a satisfacción de los CC.TT.) y/o presente alguna incidencia durante el proceso de verificación técnica previa, debiendo los CC.TT. emitir informe explicando estas incidencias (y detallando la normativa -artículos- incumplidos) dirigidos al colegio de CC.DD. antes de la publicación de la lista de autorizados a participar.

Los Organizadores deberán prever un recinto específico para utilizar como parque de verificaciones previas al cual acudirán todos los participantes con sus respectivos vehículos para la realización de estas. Este deberá ser un espacio seguro y estar perfectamente acotado, delimitado y con el acceso prohibido a cualquier persona que no sean los Oficiales que figuran en el RP y estén autorizados para ello. Están autorizados a comparecer además de los tripulantes otras dos (2) personas por parte del equipo.

Se prohíbe la presencia de los medios de comunicación en el interior del parque de verificaciones. El Organizador deberá habilitar una zona acotada y reservada para los mismos en zona anexa de manera que se respete la confidencialidad entre oficiales y participantes en todo momento.

Igualmente, el Organizador debe prever:

- a) EL TIEMPO: un mínimo de quince (15 minutos) por vehículo en las pruebas de los Campeonatos de la FCA
- b) EL ESPACIO: prever y adecuar del número de calles y CC.TT. necesarios para ejecutar la verificación en el menor tiempo posible y conforme a la normativa deportiva vigente. Además, debe prever la zona necesaria para el pesaje, montaje de los GPS, zona de espera previa de los vehículos y muy recomendable una zona de aparcamiento reservado para vehículos autorizados por el organizador.
- c) LUGAR: deben desarrollarse en un lugar adecuado y lo más cerca posible del epicentro de la Competición. El parque cerrado, parque de asistencia, salida y llegada deben estar lo más concentrado posible. Debe evitarse, una vez verificado, cualquier traslado por vías públicas (salvo que se haga acompañado de la autoridad competente en materia de tráfico) en las modalidades de montaña, slalom, velocidad en circuito y drift.
- d) COMISARIOS TÉCNICOS (CC.TT.): El Organizador debe solicitar a la federación territorial correspondiente el número de CC.TT. necesarios para la realización de forma eficaz y eficiente de las verificaciones. Al menos dos CC.TT. por cada calle de verificación, con licencia "OC"
- e) LA DURACIÓN: el programa para la realización de las verificaciones (desde su inicio hasta su conclusión) debe adecuarse a la lista de inscritos. Para Competiciones de un solo día (que se ponga en marcha antes de las 12:00 horas del sábado) se recomienda comenzar antes de las 15:00 horas del viernes. Si la prueba comenzara después de las 12:00 horas del sábado, las verificaciones podrán realizarse en la mañana del mismo día. En las pruebas en las que se realicen las verificaciones previas el día anterior, el organizador tendrá que disponer de un recinto vigilado donde puedan permanecer los vehículos inscritos hasta el comienzo de la prueba.
- f) RESTO DE MEDIOS: disponibilidad de tomas eléctricas operativas, puntos de iluminación en caso de reducción de la luz diurna, vallado, carpas, baños... y todo aquel que se precisen para su realización, así como personal de organización y/o seguridad para el control de los accesos al recinto.

Los horarios de verificaciones técnicas de cada participante deben ser publicadas por el Organizador de forma detallada (coche a coche) como COMPLEMENTO AL RP al mismo tiempo de la publicación de la lista oficial de inscritos (MARTES de la semana de la competición a las 20:00 horas, artículo 6.8 de las presentes PPCC-FCA). Si el Organizador programase un control horario de entrada a verificaciones técnicas DEBERÁ HACERLO CONSTAR en el Complemento anterior. En caso de programarse una ceremonia de salida, acto de presentación o similar el orden de convocatoria de los participantes debe ser simétrico con el orden de este acto.

El retraso o adelanto de un participante en este control horario se penalizará a tenor del Anexo 1 – Penalizaciones del Campeonato correspondiente o a criterio del Colegio de CC.DD. en el caso que no esté regulado.

Por parte del colegio de CC.DD. se podrá aplicar sanciones complementarias especialmente en caso de retraso superior a los quince (15) minutos, inexistencia de la comunicación previa del retraso debidamente justificado al Relaciones con los Concursantes y/o reincidencia. En este caso, para todas las modalidades, será de aplicación el artículo 24.3 del RD-SCER.

Ningún vehículo podrá tomar parte en una Competición (lista de autorizados a tomar la salida o a tomar parte en los entrenamientos oficiales en función de la especialidad de la que se trate) hasta que no haya sido autorizado por el DC (con el visto bueno del colegio de CCDD) a la vista de los resultados de las verificaciones previas (técnica y entrega de documentación).

Ningún concursante cuyo vehículo haya superado la verificación técnica previa puede negarse a someter el mismo a otra verificación en cualquier momento de la competición. La penalización de este hecho será la descalificación de la competición (art. 18.4.f PCCCTCE-RFEDA).

- 7.3 **TÉCNICAS "ITINERANTES".** Se habilitarán "zonas técnicas" en los parques cerrados, de reagrupamientos y tramos de enlace (en rallies) y al final de las sesiones de actividad en pista (en las competiciones en circuito) para la realización de verificaciones técnicas itinerantes con la autorización, previa solicitud del Jefe Técnico, del colegio de CC.DD. quién comunicará las mismas igualmente al DC tal y como establece la normativa superior.

Así mismo se establecerán "zonas técnicas" en rallies a la salida de los parques de trabajo (entre otras cosas para el marcaje de neumáticos) de manera que los Oficiales puedan llevar a cabo su trabajo en condiciones seguras. Igualmente, en pruebas de Montaña se habilitará "zona técnica" después de meta.

En el caso de piezas mecánicas concretas, solo se podrá proceder al precintado y/o marcado para su posterior comprobación en las verificaciones finales, sin desmontarla del vehículo en el momento del control. Los CC.TT. realizarán esta operación en el menor tiempo posible. También se podrá proceder al precintado y/o marcado de los elementos de seguridad del vehículo o los tripulantes.



# PPCC-FCA 2025

Para competiciones en circuito, la verificación del equipamiento de seguridad será llevada a cabo durante los 15 minutos anteriores a la activación de la luz verde del semáforo de Pit-Lane para la formación de la Parrilla de salida. En caso de no encontrarse preparado el piloto con su equipamiento de seguridad en dicho momento, éste no será autorizado a tomar la salida hasta que no se presente con su equipamiento de seguridad de acuerdo con el declarado en el documento destinado a tal efecto. En el caso de que el equipamiento no se corresponda con el declarado, tampoco será autorizado a tomar la salida hasta que subsane las anomalías. En cualquier caso, si posteriormente a la celebración de los entrenamientos o la carrera se detectasen anomalías en el equipamiento de seguridad, se deberá precintar el(los) elemento(s) de acuerdo con lo establecido en el Art. 18.5 e informar a los CCC.DD. a los efectos oportunos.

- 7.4 **TÉCNICAS "FINALES".** A la llegada de los vehículos al Parque Cerrado final de la Competición se comprobará el estado de las marcas y precintos instalados durante las verificaciones previas o en los controles intermedios. Además, se verificarán los elementos que no impliquen desmontaje de parte o elemento alguno del vehículo.

Para la realización de verificaciones técnicas FINALES **COMPLETA, de los elementos autorizados,** se deberá disponer de un recinto cerrado, techado, con suelo plano, buena iluminación y al menos dos elevadores con capacidad para al menos dos mil (2.000) kilos. Preferiblemente que sea un taller mecánico. Deberá permitir la verificación simultánea de al menos dos (2) vehículos. El acceso debe estar restringido al personal autorizado en la reglamentación deportiva aplicable. Su ubicación debe constar en el RP.

Estas serán ordenadas por CC.DD. Serán realizadas para determinar, principalmente, que los elementos del vehículo cumplen con la normativa aplicable (reglamento deportivo y/o técnico, Anexo J, Ficha de Homologación, etc.).

Como regla general, en las verificaciones técnicas finales se controlarán los vehículos clasificados en los tres primeros puestos de la clasificación general y los primeros clasificados en cada categoría, grupo, agrupación o división.

Los concursantes aceptan que en las verificaciones finales no se les reconozca ningún reembolso independientemente de cuál sea el resultado de esta.

En las verificaciones (finales o las promovidas por reclamación y/o por apelación) el concursante del vehículo a verificar podrá designar varios mecánicos a su cargo para las tareas de desmontaje, si los Comisarios Deportivos lo consideran oportuno. En cualquier caso, y en función del desarrollo de las verificaciones, el Delegado Técnico podrá limitar el número de mecánicos durante el desarrollo de estas (art. 18.4.j PCCCTCE-RFEDA).

- 7.5 Los CC.TT. podrán hacer uso del Sistema Integral de Control de Competición -SICCOM- desarrollado por la RFEDA. Deberán sujetarse al art. 18.5 PCCCTCE-RFEDA.
- 7.6 En las verificaciones (sean cuál sea su naturaleza) deberá estar presente el concursante o su representante debidamente acreditado. A este último le viene reconocido una representación voluntaria, por lo que está legitimado para proponer o renunciar a cualquier Reclamación o Apelación, siendo sus decisiones, en cualquier caso, vinculantes para el concursante (art. 18.4.d PCCCTCE-RFEDA).
- 7.7 El colegio de CC.DD. deberá sujetarse a lo estipulado en los artículos 18.6 y 19.1 de las PCCCTCE-RFEDA

## ART. 8: VEHÍCULOS ADMITIDOS.

- 8.1 Los VEHÍCULOS ADMITIDOS ESTÁN REFLEJADOS ESPECÍFICAMENTE en los Reglamentos Deportivos de cada Campeonato.

## ART. 9: PRESCRIPCIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD

- 9.1 **SEGURIDAD VEHÍCULOS.** Todos los competidores tendrán acondicionados sus vehículos con todos los dispositivos y medidas de seguridad, aplicables a cada especialidad, categoría y grupo, de acuerdo con lo establecido en la normativa de cada Campeonato y, de forma general, con el artículo 253 del anexo "J" del CDI y resto de Reglamentos Internacionales, Nacionales y Autonómicos que pudieran ser aplicables en orden de prelación.
- 9.2 **MARCAJE-PRECIANTAJE.** Cualquier pieza del vehículo podrá ser objeto en todo momento de un marcaje o precintaje de identificación específico por los CC.TT ordenado por el Delegado Técnico o Jefe Técnico en ausencia del anterior, siendo responsabilidad del concursante mantener, hasta el final de la prueba, las marcas o precintos colocados en el vehículo.
- 9.3 **CIERRES CAPÓ.** Todos los vehículos deben poseer dos fijaciones suplementarias (trabas metálicas o de tipo Aerocatch) en el capó y dos trabas metálicas en el maletero, dejando inoperante las de origen (para todas las categorías y/o grupos). Excepto, vehículos homologados, que lo permita su reglamentación. Salvo si el reglamento específico del vehículo homologado indica lo contrario.
- 9.4 **DESCONECTOR.** Para todas las categorías y especialidades, los vehículos irán provistos de desconector o corta-corriente según lo establecido por el Art. 253.13 del Anexo J del CDI. No se permite el mando exterior por cable sin funda, el desconector deberá ser accionado por una palanca o interruptor. Debe de ir instalado en el montante del parabrisas. En caso de imposibilidad material de ser instalado en este punto deberá dirigirse, por escrito, a la Comisión Técnica de la FCA.
- 9.5 **SISTEMAS DE EXTINCIÓN-EXTINTORES MANUALES.** Todos los vehículos deberán cumplir con lo establecido en el artículo 253.7 de Anexo J del año en curso.



# PPCC-FCA 2025

Desde el inicio de la competición (salida del parque de asistencia inicial en Rallyes) hasta el régimen de parque cerrado final los sistemas de extinción automática deben estar en orden de funcionamiento (armados y sin seguros).

- 9.6 **TRIÁNGULOS DE SEGURIDAD.** Cada vehículo participante que discurra en parte por carreteras abiertas tráfico convencional deberá portar un triángulo rojo reflectante con homologación para ser usado en circulación convencional y que deberá ser usado conforme establezca la normativa deportiva vigente. El triángulo podrá ser sustituido por un dispositivo luminoso homologado (V-16) para su uso en vías públicas y conforme a las disposiciones en materia de tráfico. Podrá ser requerido por los CC.TT. la verificación de su correcto funcionamiento.
- 9.7 **CARTEL “OK” y “SOS”.** En las modalidades de rallyes / rallysprint cada vehículo participante deberá portar un cartel en tamaño mínimo de A4 (29.7 X 21 centímetros) con la inscripción “OK” (verde) en una cara y una “SOS” (rojo) en la otra que deberá ser mostrada como mínimo a los tres vehículos posteriores. Es de aplicación el artículo 3.4 del anexo 3 del RD-SCER.
- 9.8 **MARTILLO y CORTA ARNÉS.** Cada vehículo participante deberá portar en lugar seguro, visible y accesible a la tripulación (ambos en su caso) un martillo rompe cristales y corta arnés con homologación / marcado CE. Se recomienda que ambos coincidan en el mismo útil.
- 9.9 **OTRAS MEDIDAS.** El Reglamento Particular de cada prueba podrá ampliar o aconsejar otras medidas de seguridad complementarias.
- 9.10 **PESAJE.** El pesaje de los vehículos se realizará de acuerdo con los procedimientos establecidos y reglamentos correspondientes para cada modalidad y categoría de vehículo. Con el objetivo de que los equipos puedan conocer el peso de sus vehículos antes de la salida de la competición, se pondrá a disposición de estos en las verificaciones técnicas previas (durante el tiempo programado para las mimas) la báscula oficial.

Las básculas aprobadas por la FCA serán las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y serán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal por defecto si es 1,2,3,4, o por exceso en el caso de que sea 5,6,7,8 o 9), salvo en la especialidad de karting, donde no se admitirá tolerancia alguna en la medida del peso, al ser considerado el peso de cada categoría como un valor mínimo absoluto (Art. 18.2.5 PCCCTCE-RFEDA).

Todos los vehículos deberán cumplir con su peso mínimo (tanto “en vacío” como “en orden de marcha”) correspondiente en cualquier momento de la competición.

En el caso de llevar dos neumáticos de repuesto, en el momento de un pesaje, como norma general, éste se realizará sólo con uno o, en su defecto, como establezcan los reglamentos propios de cada grupo / especialidad.

En el caso de uso de lastres estos deben de ser declarados a los CC.TT. en las verificaciones técnicas previas. Todo lo relacionado con sus características, anclaje y precinto deberán ajustarse a las normativas FIA-RFEDA. Ningún lastre no declarado/precintado podrá ser tenido en cuenta.

- 9.11 **VÁLVULAS POP-OFF.** El procedimiento de verificación (tanto en Verificaciones Técnicas Previas como en Finales) de las válvulas pop-off de los vehículos de los grupos Rally2, R5, Rally2 Kit, R4 Kit y N5 y su valor límite de presión en las pruebas que procedan será el reglamentado en el artículo 18.5.m.1 de las PCCCTCE-RFEDA
- 9.12 **CÁMARAS “ON BOARD”.** El montaje de cámaras a bordo, tanto interiores como exteriores, estará a lo dispuesto en el artículo 253.2 del Anexo J CDI, así como el artículo 9.1 de las PCCCTCE-RFEDA y en el Anexo 9 de las mismas. Los oficiales de la prueba podrán ordenar al equipo su retirada de no cumplir con lo estipulado en el referido anexo.

El Concursante deberá entregar las imágenes “en bruto” que les sea requerido por el colegio de CC.DD. quién podrá considerar la negativa o retraso injustificado una obstrucción a su labor con la correspondiente sanción.

- 9.13 **CARBURANTE.** Deberá ajustarse a la normativa FIA (artículo 252.9 del anexo J) en cualquier momento de la prueba. A petición del colegio de CC.DD. los CC. TT. podrán solicitar y tomar muestras para su análisis según lo establecido en el artículo 18.5.j de PCCCTCE-RFEDA. Cada vehículo deberá contar con al menos tres (3) litros en su depósito que serán extraídos desde la rampa de inyección o el conducto que alimente el carburador (en función del sistema de alimentación que use) mediante una conducción que deberá proporcionar el concursante con una longitud de al menos metro y medio (1,5) para permitir el llenado de los correspondientes bidones.

Se posibilita la utilización de carburantes ecológicos. Deberá informarse antes del cierre de inscripciones de la prueba en la que se desee usar, mediante escrito dirigido a la Comisión Técnica de la FCA de tal circunstancia especificando detalladamente las características del nuevo combustible. La FCA deberá pronunciarse por escrito sobre su autorización antes del inicio de las verificaciones técnicas.

- 9.14 **CONTROL FONOMÉTRICO.** Los participantes que excedan los límites permitidos no serán autorizados a tomar la salida. El control para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, será realizado por los CC.TT. El número máximo de decibelios, así como el método de medición serán establecidos en los reglamentos de cada campeonato y con mención expresa en el RP.
- 9.15 **NEUMÁTICOS.** Los neumáticos permitidos (tipo y limitación) en los campeonatos de la FCA serán establecidos en los Reglamentos de cada Campeonato en estas Prescripciones Comunes.



# PPCC-FCA 2025

Los neumáticos tienen que cumplir la normativa con respecto a marcadores de profundidad (1,6 mm). Los que no tengan 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, los que supongan un peligro constatado para la conducción, ni los caducados según indicación del fabricante.

## ART. 10: SEGURIDAD TRIPULANTES

10.1 **OBLIGACIÓN.** Todos los competidores deberán hacer uso de todos los dispositivos y medidas de seguridad, aplicables a cada especialidad de acuerdo con lo establecido en la normativa de cada Campeonato y, de forma general, con el anexo "L" del CDI y resto de Reglamentos Nacionales y Autonómicos que pudieran ser aplicables en orden de prelación.

10.2 **DECLARACIÓN.** Los tripulantes deberán llevar puesto (conforme al material declarado en la "Ficha de Seguridad") la totalidad de su equipamiento. Deberá respetarse lo establecido en el artículo 7.2 de las presentes PPCC-FCA.

10.3 **USABILIDAD.** Los tripulantes deben usar el equipamiento de seguridad en las condiciones que establece su correcto uso durante toda la Competición. Obligatoria siempre que el vehículo se encuentre en movimiento, es decir desde antes de tomar la salida y hasta la línea de control stop (entrada en parque cerrado en otras especialidades), incluso en cuando en el transcurso del tramo se haya mostrado bandera roja.

Especial atención merece el uso de cascos, hans o sistemas de retención similares, vestimentas ignífugas en el trascurso de los tramos cronometrados, debiendo de ser usados de manera conforme y adecuada a las prescripciones normativas y de los fabricantes.

Durante la disputa de los tramos cronometrados el cuello, muñecas y tobillos siempre deben de estar cubiertos por al menos dos prendas ignífugas conforme a lo establecido en los artículos anteriores y salvo indicación expresa para determinada modalidad.

10.4 **ARNÉS DE SEGURIDAD** abrochados de forma que el cuerpo forme conjunto con el asiento del vehículo y el sistema FHR, tal que no exista holgura entre el cuerpo y el asiento tanto en las caderas como en la espalda durante la totalidad de la disputa de los tramos cronometrados (desde antes de la salida y hasta después de la meta según artículo 13.3 de las presentes prescripciones)

10.5 **VENTANILLAS** perfectamente cerradas durante la disputa de un tramo cronometrado.

10.6 **CONTROL Y SANCIONES.** El colegio de CC.DD. dará instrucciones al inicio de la Competición tanto al DC como a los CC.TT. para que se produzca una vigilancia activa y efectiva estableciendo los puntos de control necesarios a lo largo del recorrido.

En caso de detección (en las zonas de control establecidas) por parte de los CC.TT. de irregularidades en cualesquiera de los puntos referenciados en este artículo y/o sobre el 9.5 de las presentes Prescripciones (extinción) el implicado quedará retenido en el lugar hasta que se restablezca el cumplimiento de la norma, pudiendo a partir de este momento continuar la Competición. El tiempo de retención será siempre por cuenta y riesgo del participante.

Además, los CC.TT. emitirán el correspondiente informe al colegio de CC.DD. para su conocimiento y valoración, habilitándose la capacidad de sanción que sea pertinente llegando a la descalificación y remisión a los órganos jurisdiccionales en materia deportiva de la FCA o la Federación territorial competente (especial pero no únicamente en caso de reincidencia).

## ART. 11: PUBLICIDAD Y DERECHOS DE IMAGEN

11.1 **PUBLICIDAD ADMITIDA.** Queda autorizada toda publicidad comercial sobre los vehículos participantes, siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa y respete lo establecido reglamentariamente a partir de la Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad.

11.2 **PUBLICIDAD PROHIBIDA.** Según la normativa y leyes vigentes en el estado español que protege y persigue todas aquellas comunicaciones comerciales (publicidad, patrocinio, mecenazgos...) que fomenten comportamientos nocivos para la salud, garantizando la protección de los consumidores y, de forma más amplia, la garantía para la salud pública mediante la prevención de las conductas adictivas.

Esta prohibición, por lo tanto, afecta de manera general y a modo de síntesis, remitiéndose en cada caso a la normativa vigente, al tabaco (Ley 42/2010 de 30 de diciembre de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, suministro, consumo y publicidad de los productos del tabaco), bebidas alcohólicas (Ley 2/1995 de 2 de marzo contra la venta y publicidad de bebidas alcohólicas a menores) además de "casas y operadores de juego" (Ley 13/2011 de 27 de mayo de regulación del juego).

El artículo 8.5 PCCCTCE-RFEDA en el que refiere su literal: "*Se admitirá la publicidad, siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa, sobre los automóviles participantes, así como las que puedan contratar los organizadores sobre vallas, graderíos, pódiums, Reglamentos, impresos, etc., estando expresamente prohibida cualquier publicidad de contenido meramente ideológico, político o similar, incluso de partidos políticos legales, debidamente registrados, y toda publicidad inmoral, o que incite a la violencia, a la discriminación sexual, racial, religiosa, ideológica o de género.* ES PLENAMENTE VIGENTE Y APLICABLE EL ARTICULO 8.5 DE LAS PCCCTCE-RFEDA en todas las competiciones que se celebren en Canarias.

11.3 **SANCIONES.** El Organizador no podrá intervenir ni será responsable de la publicidad que pueda llevar un vehículo o un participante. No obstante, el colegio de CC.DD. podrán tomar las decisiones que estimen oportunas para hacer cumplir lo aquí descrito.

11.4 **PUBLICIDAD OBLIGATORIA.** 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 Competición. Es decir, desde las verificaciones hasta que se levante el parque cerrado final. Los equipos que hayan aceptado la publicidad oficial y la optativa del organizador y no la lleven durante la duración de la competición serán sancionados con una penalización en metálico igual a los derechos de

**inscripción que les correspondiera.** Es responsabilidad del concursante o su piloto velar por la misma.

- 11.5 **PUBLICIDAD FACULTATIVA.** Los organizadores podrán contratar como publicidad facultativa cualquier marca y/o producto, pudiendo los concursantes rechazarla siempre que se abonen al Organizador derechos de inscripción dobles.

Los concursantes inscritos en una Copa o Trofeo aprobado por la FCA podrán rechazar la publicidad facultativa contratada por un Organizador sin tener que pagar derechos dobles, siempre que sea incompatible con la publicidad obligatoria de dicha Copa o Trofeo.

- 11.6 **ZONAS RESERVADAS:** Será de aplicación el Art. 5 del Anexo 7 del RD-SCER para vehículos tipo “turismo” / “todo terreno” en todas las modalidades. Podrá desarrollarse otras más específicas o para otro tipo de vehículos (kart, barquetas,...) y/o modalidades mediante las correspondientes circulares o manuales de operaciones (art- 11.9 de las PPCC-FCA)
- 11.7 **PARABRISAS Y LUNAS:** Según establece el artículo 16.7 del CDI de FIA, los parabrisas y ventanillas de los automóviles deberán quedar libres de toda publicidad, a excepción de una banda que tenga una anchura máxima de diez (10) centímetros a contar desde la parte superior del parabrisas y, siempre que cuando la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una anchura máxima de ocho (8) centímetros en la luneta trasera.

- 11.8 **IMAGEN FEDERACIÓN.** La imagen de la FCA y de la federación territorial correspondiente al ámbito territorial de la Competición deberá estar visible en todo momento en el pódium, cartel y toda publicación referente a la prueba (Web, documentación, etc.). En toda la documentación deportiva deberá figurar en la parte superior (encabezado) el logotipo de la FCA, en el centro el nombre de la prueba y a la derecha el logotipo del club Organizador junto al de la federación territorial correspondiente.

Del mismo modo, para puntuar en los Campeonatos de Canarias los equipos participantes, deberán portar la publicidad vinculada al mismo conforme al artículo 11.10 de las presentes PPCC-FCA y el artículo 7 de los reglamentos de cada campeonato.

Se prohíbe a los organizadores utilizar la imagen y el nombre de cualquier federación territorial que no corresponda al ámbito territorial de una prueba. Para el resto de los asuntos referentes a imagen, prensa y protocolo de la FCA será vinculante lo descrito en las PCCCTCE-RFEDA. El incumplimiento de esta norma podrá ser sancionado por la Junta de Gobierno de la FCA.

- 11.9 **WEB – REDES SOCIALES – JEFE DE PRENSA.** Todas las Competiciones puntuables para los Campeonatos, Copas o Trofeos de Canarias deberán habilitar una página web (a la que accederá con el nombre de la Competición y/o con el nombre del Organizador). Mostrará toda la información que sea relevante para los participantes, medios de comunicación, aficionados y espectadores incluyendo tiempos/resultados y tablón “on line”.

La responsabilidad del contenido de la misma recaerá en el Jefe de Prensa de la Competición. Deberá velar porque la información publicada sea completa, actualizada, precisa y útil. Se recomienda el uso de un sistema de “última hora”, “minuto a minuto”, “flash”... o similar que facilite información corta e instantánea del desarrollo de la Competición. Igualmente se recomienda la producción de contenido relevante adaptado a las Redes Sociales de la Competición. En cualesquiera de los casos, el Jefe de Prensa evitará publicar y/o difundir opiniones o informaciones sesgadas antes, durante o posterior a la Competición.

La FCA podrá desarrollar un manual de operaciones especialmente destinado a las labores de promoción y difusión de sus campeonatos.

- 11.10 **COMERCIALIZACIÓN.** La FCA se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa u organización a un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenges de Canarias.
- 11.11 **PUBLICIDAD RESULTADOS.** 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 Competición o Competiciones en cuestión. Queda prohibido realizar publicidad de la clasificación final de un Campeonato, Copa o Trofeo hasta que no haya finalizado la última Competición y la clasificación final haya sido confirmada definitivamente por la FCA.
- 11.12 **DERECHOS DE IMAGEN-CESIÓN.** Al ser propiedad de FCA los derechos de imagen de sus campeonatos, FCA podrá solicitar la cesión de imágenes al Organizador para su uso o de todo aquel material audiovisual o gráfico. En consecuencia, la formalización de inscripción en una Competición implica para los concursantes, tripulantes y miembros de los equipos consentimiento para la cesión expresa a la FCA y a las federaciones territoriales de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes, de los tripulantes y miembros de sus equipos en los términos y condiciones que tenga por convenientes.
- 11.13 **USO DISTINTO.** En ningún caso la FCA y las federaciones territoriales podrá utilizar la imagen personal de ninguna persona física involucrada en una competición para finalidades distintas de la mera retransmisión/promoción del evento, campeonato, trofeo, actividad o de la propia práctica deportiva, ya sea a través de medios de comunicación o a través de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o soportes audiovisuales.
- 11.14 **EMISORA DE RADIO-RETRANSMISIÓN TV-STREAMING.** Es altamente recomendable que el Organizador cuente con la cobertura mediática necesaria para la máxima y mejor difusión del deporte haciendo uso de, por ejemplo, emisoras de radio y/o televisión en directo con cobertura “tradicional” y/u “online”. La relación de estas transmisiones deberá ser comunicado a la FCA y constar en la página web de la Competición. En el caso de que la FCA tenga acuerdos específicos en esta materia para uno o varios de los Campeonatos convocados y, en caso de conflicto a criterio de la Junta de Gobierno de la FCA, tendrá preferencia el acuerdo de esta.

El personal que desarrolle esta labor deberá estar perfectamente identificado durante la Competición, recomendado poseer carnet tipo "SP". El Jefe de Seguridad deberá valorar las ubicaciones para garantizar la misma y correcto desarrollo de la Competición.

## 11.15 **NORMAS REFERENTES AL USO DE DRONES Y OTROS MEDIOS AÉREOS DURANTE LA CELEBRACIÓN DE LAS PRUEBAS**

1) Queda absolutamente prohibido el uso de drones en cualquier punto del recorrido de una competición, ya sea en circuito cerrado o por carreteras o caminos, debiendo dar parte inmediatamente a las autoridades en caso de detectar la presencia de alguno.

2) Solo podrán utilizarse durante la celebración de las competiciones, los drones especialmente autorizados por la FCA, cuyos puntos y zonas de utilización, así como los horarios, serán previamente comunicados por la FCA al Organizador o viceversa. Esta utilización de vuelos sobre el espacio aéreo de las competiciones, implicará, en su caso, si ello fuera legalmente necesario, la tramitación de una Reserva de Espacio Aéreo, ante la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, o ante la administración pública competente, y la necesidad de gestión de un Boletín NOTAM a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

## ART. 12: RECONOCIMIENTOS:

- 12.1 **PRELACIÓN.** En las pruebas puntuables para Campeonatos de rango superior, será válida la Reglamentación autorizada por la RFEDA o la FIA.
- 12.2 **VEHÍCULOS.** Para todos los casos y fuera de los plazos de prohibición, los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:
- Vehículos de estricta serie
  - No podrán llevar publicidad ni adhesivos
  - No está autorizado el arco de seguridad ni el cinturón de tipo arnés ni asientos de competición
  - No están autorizados los faros adicionales que no sean los de serie
- 12.3 **COCHES "LIEBRE".** Para todos los casos los vehículos de prueba y los coches 'liebres' (estos incluso cuando se traten de dos o más equipos inscritos en la Competición circulando con este objetivo) están prohibidos, bajo pena de descalificación del equipo.
- 12.4 **RALLYE DE ASFALTO.** Los reconocimientos finalizan coincidiendo con el cierre de inscripciones. Los tripulantes residentes en isla diferente a la de la sede de la Competición, podrán realizar reconocimientos el jueves y viernes hasta la hora de comienzo de las verificaciones técnicas, siempre y cuando lo soliciten por escrito ANTES DEL CIERRE DEL PERIODO DE INSCRIPCIÓN a la federación territorial competente, quién enviará informe de los afectados al DC, quién lo remitirá al colegio de CCDD para su consideración durante su primera reunión.

La FCA, en casos excepcionales, podrá autorizar al organizador a convocar reconocimientos controlados de aquellas zonas que hayan sufrido modificaciones o alteraciones sustanciales.

A los pilotos residentes en la isla donde se celebre la prueba, se les permite una pasada controlada por la organización en la jornada de las verificaciones técnicas. Estos reconocimientos deben ser solicitados al Organizador antes del cierre de inscripciones. El organizador podrá establecer un coste adicional a los reconocimientos de los pilotos locales, con un importe máximo de 100 €.

- 12.5 **MONTAÑA Y RALLYSPRINT.** Están prohibidos los reconocimientos el mismo día de la prueba, entendiéndose la fecha en la que se disputan las mangas de competición.
- 12.6 **RALLYE DE TIERRA, SLALOM y CIRCUITO.** Están prohibidos los reconocimientos, salvo los programados, en su caso, y controlados por el Organizador el día anterior a la celebración de la Competición que deben constar en el RP.
- 12.7 **CONTROL Y PENALIZACIONES.** La federación territorial podrá nombrar, mediante complemento (visado por la FCA), Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que puedan establecer las autoridades para el control de lo especificado en el presente artículo. Todos los oficiales nombrados en el RP serán Jueces de Hechos para el control de reconocimientos a todos los efectos deportivos. En cualquier caso, deben cumplirse estrictamente las normas de tráfico vigentes.

Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los jueces y/o autoridades antes mencionadas, tanto sobre la práctica de reconocimientos no permitidos, como la vulneración de las normas de tráfico vigentes, llevará consigo las siguientes sanciones:

- Según Anexo 1 del Reglamento Deportivo del Supercampeonato de España de Rallyes (SCER).

- Las infracciones a las normas de tráfico será penalizadas de acuerdo con lo previsto en este reglamento, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA por si estima oportuna la apertura de un expediente disciplinario.

Esta penalización será pronunciada por el colegio de CC. DD. en su primera reunión, antes del inicio de la prueba, teniendo en cuenta la gravedad de esta.

Los casos de reincidencia serán remitidos por la FCA al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA por si estima oportuna la apertura de acciones.

- 12.8 **VIDEOS.** Se recomienda al Organizador (para todas las Competiciones) publicar en su página web (al menos con treinta (30) días de antelación) un video "on board" de cada tramo en el que se indique claramente los puntos de salida y meta del trazado, excepto en las pruebas que por reglamentación del campeonato se deba publicar en otra fecha.

## ART. 13: CIRCULACIÓN:

- 13.1 **ZONAS DE CONTROL.** Están prohibidas las maniobras previas de aceleración y "zigzag" en todo el recorrido de la prueba, excepto en las zonas autorizadas para ello. Estas zonas tendrán que estar establecidas en el Reglamento Particular de la prueba. Las sanciones impuestas por la infracción serán las establecidas en los reglamentos deportivos de la RFEDA.

Si el colegio de CC.DD. consideran, a su exclusivo criterio, que la infracción reviste especial gravedad remitirán el expediente al Juez Único de Apelación y Disciplina Deportiva de la FCA para la apertura, si así lo estima oportuno de un expediente disciplinario.

- 13.2 **RESTO DE ZONAS.** Durante todo el desarrollo de una Competición que tenga tramos de carretera abierta al tráfico los equipos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los equipos que lo infrinjan podrán ser sancionados.

Los agentes de la autoridad u oficiales que constaten una infracción a las normas de tráfico por parte de un equipo, deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario. Los Oficiales que constaten una infracción al Código de la Tráfico y Seguridad Vial están obligados a dar traslado de esta al DC a través de un informe detallado.

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.

Las sanciones aplicables por parte del colegio de CC.DD. por no respetar las normas establecidas en el Código de Tráfico y Seguridad Vial son:

- 1ª vez\*: Mínimo la sanción propuesta por la autoridad de tráfico.
- 2ª vez\*: Mínimo el doble de la propuesta por la autoridad de tráfico.
- 3ª vez\*: Descalificación.

\* Las sanciones deben entenderse dentro de la misma temporada deportiva.

Todo vehículo participante que circule sobre una carretera pública abierta a la circulación debe realizarlo sobre sus cuatro neumáticos y sus respectivas llantas en condiciones normales de uso bajo sanción de descalificación de la Competición.

## ART. 14: BRIEFING - CEREMONIA DE SALIDA – PODIUM FINAL

- 14.1 **BRIEFING.** En rallies y Competiciones en carretera el RP podrá establecer una REUNIÓN CON LOS EQUIPOS (Briefing) antes de tomar la salida, a la que tendrán que acudir obligatoriamente el piloto y/o copiloto. La hora y lugar de la reunión deberá constar en el PROGRAMA-HORARIO de la Competición. El briefing podrá ser telemático.

En las pruebas de velocidad en circuito (CCVC) y karting (CCK) antes de los primeros entrenamientos será obligatorio realizar una reunión "BRIEFING" en la que deberán estar presentes todos los concursantes (o los representantes que estos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la Competición.

En todos los casos de briefing presencial el DC deberá recabar mediante un Oficial que conste en el RP las correspondientes firmas la hoja de presencia que serán remitida al colegio de CC. DD. En este caso, el concursante y/o piloto serán sancionados con al menos una multa de doscientos (200) euros.

- 14.2 **CEREMONIA DE SALIDA.** Solo en pruebas de rallies y rallyesprint, el Organizador podrá optar por realizar el día previo a la Competición una Ceremonia de Salida-Acto de Presentación, que debe de constar en el RP e independientemente del desarrollo de las verificaciones previas. La Ceremonia de Salida se hará según orden establecido en el RP. Los equipos acudirán a la misma con sus monos reglamentarios.

Los participantes tendrán que estar a disposición del DC que dará la orden paso por el pódium-arco para dar lugar a la Ceremonia. El intervalo de salida será adaptado por el DC al desarrollo de esta y en ningún caso será superior al minuto.

Si un vehículo o tripulante no pudiera tomar parte en la Ceremonia de Salida por causa de fuerza mayor, se le autorizará tomar la salida en la Competición. Los CC.DD. aplicarán lo establecido en el Anexo I del S-CER.

Si existiese tramo después de la ceremonia de Salida, la ceremonia y tramo han de ser en el mismo orden de salida.

En el caso de que la Ceremonia de salida y Salida de la Competición fuesen en días diferentes, el organizador dispondrá de un lugar adecuado y dotado de seguridad para que los vehículos puedan permanecer hasta el día siguiente en que tomarán la salida en la Competición.

- 14.3 **PODIUM FINAL.** Cuando en una Competición haya Ceremonia de Salida los organizadores podrán optar por subir a la “rampa final” SOLAMENTE a los participantes que hayan logrado trofeo, lo cual deberá estar reflejado en su RP. En el caso de que el organizador opte por “subir” a todos los que hayan finalizado, los participantes sin derecho a trofeo podrán rehusar el paso por ésta y pasar directamente a Parque Cerrado.

En cualquier caso, todos los participantes con derecho a trofeo al término de una Competición serán los primeros en subir a la citada rampa, cuando exista un pre-parque final previo a la rampa de llegada. En caso de que el organizador no tenga previsto el pre-parque final, irán subiendo a la rampa los vehículos según orden de llegada, tengan derecho o no a trofeo.

## ART. 15: INTERRUPCIÓN DE UNA “CRONOMETRADA”

- 15.1 **BANDERA ROJA.** La orden para desplegar “bandera roja” en el transcurso de una cronometrada es competencia exclusiva del DC. La aplicación y funcionamiento de las “banderas rojas” (físicas y electrónicas, en su caso) quedarán establecidas en los RP de cada competición.

La velocidad máxima que podrá alcanzar un equipo al que se le haya mostrado “bandera roja” dentro de una cronometrada no podrá exceder de ochenta (80) km/h. El DC podrá hacer uso del sistema GPS (en su caso) para verificar que se cumple esta prescripción. No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los CC. DD.

- 15.2 **REPETIR “CRONOMETRADA”.** En las Competiciones del CCM, CCS, CCK, CCVC y CCDC debe figurar en el RP la posibilidad de repetir o no la cronometrada en caso de haber sido afectado por el despliegue de “bandera roja” durante la disputa de esta.
- 15.3 **USO DE BANDERAS.** El uso de todas las banderas por parte de los comisarios, en todas las competiciones que se desarrollen en Canarias, será el descrito en la reglamentación específica de cada campeonato.
- 15.4 **RESPONSABILIDAD-COMPLICIDAD.** En cualesquiera de los casos todo equipo responsable o cómplice de una interrupción, 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. En su caso, dependiendo de la modalidad no se le permitirá repetir la carrera.

## ART. 16: SUSPENSIÓN COMPETICIÓN UNA VEZ INICIADA

- 16.1 **RALLYE y/o RALLYSPRINT.** Si es suspendido por cualquier causa antes de finalizar el mismo la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:
- a) Si se ha disputado un tramo cronometrado (TC) y menos del 30% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 25% de los puntos establecidos en el Reglamento.
  - b) Si se ha disputado entre el 30% y el 50% del kilometraje previsto de TC, será adjudicado el 50% de los puntos establecidos en el Reglamento.
  - c) Si se ha disputado más del 50% del kilometraje previsto de TC, se adjudicará el 100% de los puntos establecidos en el Reglamento.
- 16.2 **MONTAÑA.** Serán tomados en cuenta los tiempos obtenidos en la manga de entrenamientos oficiales como manga de competición a los efectos de confección de clasificación final. En el caso de realizar solamente la manga de entrenamientos oficiales se repartirá el 50% de los puntos.
- 16.3 **SLALOM.** Si se han realizado más de la mitad de las mangas programadas, se repartirá el 100% de los puntos. Si se han realizado menos de la mitad de las mangas programadas se repartirá el 50% de los puntos.

## ART. 17: “DEMOSTRACIONES Y/O ESPECTÁCULOS FINALES”

- 17.1 Salvo que se solicite a la FCA como un evento independiente al desarrollo de la Competición están prohibidos los espectáculos finales de trompos. Aquellos pilotos que realicen espectáculos finales no autorizados serán descalificados de la Competición y el colegio de CC. DD. trasladará informe a los órganos jurisdiccionales en materia disciplinaria de la FCA.
- 17.2 La conducción no encaminada a la consecución de un menor tiempo en el transcurso de un tramo cronometrado (como pudieran ser trompos, zigzag, ralentizar la marcha sin motivo aparente...) a juicio del DC podrán ser consideradas “demostraciones”, previa comunicación por escrito del DC al colegio de CC.DD., ésta podrá llegar a ser suficiente, previa audiencia de los afectados, para dictaminar la descalificación de la Competición y la remisión de las actuaciones a los órganos jurisdiccionales en materia disciplinaria de la FCA.

## ART. 18: CLASIFICACIONES

- 18.1 **CONTENIDO.** Todas las clasificaciones publicadas (parciales, provisionales, finales etc.) reflejarán lo antes posible las penalizaciones aplicables en tiempo. En su caso, los CC. DD. estarán en contacto permanente con la Dirección de Carrera durante el desarrollo de la prueba para resolver lo antes posible cualquier posible penalización.
- 18.2 **CLASIFICACIÓN PROVISIONAL.** Deberá constar la fecha y hora de publicación en el RP estando sometido a lo estipulado en el CDI. Irá firmada por el DC y confeccionada-publicada una vez hayan entrado todos los participantes en parque cerrado final. Pueden presentar salvedades que serán especificadas al pie.

- 18.3 **CLASIFICACIÓN FINAL.** Deberá constar la fecha y hora de publicación en el RP estando sometido a lo estipulado en el CDI. Irá firmada por el colegio de CC.DD. y publicada una vez haya transcurrido los plazos establecidos para presentar reclamaciones. Puede ir acompañada al pie de salvedades fruto de necesarias e imprescindibles decisiones tomadas al respecto por el colegio de CC.DD.
- 18.4 **ENVIO CLASIFICACIÓN FINAL.** El Organizador remitirá, como máximo en las 48 horas siguientes a la celebración de la Competición, al email de la secretaría de la FCA copia de la Clasificación Final en formato excel y con todos los datos cumplimentados (concurante, piloto, copiloto, vehículo, categoría, grupo, **número de licencia de los deportistas**).

El incumplimiento del presente precepto supondrá para el organizador una sanción económica de trescientos (300) euros, sin perjuicio de otras sanciones disciplinarias que se derivaran de la misma.

## ART. 19: CONTROLES MÉDICOS, DOPAJE, ALCOHOL Y DROGAS

**Se aplicará lo establecido en la RFEDA.**

## ART. 20: CÓDIGO MEDIOAMBIENTAL

- 20.1 Todas las Competiciones desarrolladas en el ámbito de la FCA deberán sujetarse al CÓDIGO MEDIOAMBIENTAL DE LA REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO (RFEDA) que establece los principios de desarrollo sostenible en nuestro deporte y la correcta utilización de éste para contribuir a la toma de conciencia de los problemas medioambientales.
- 20.2 La FCA asume como propio el compromiso de la RFEDA en el desarrollo de sus líneas de trabajo propias, de participación y cooperación en materia de medioambiente y sostenibilidad. En este sentido la FCA recomienda a las federaciones territoriales y todos los Organizadores trabajen con el objetivo de lograr el distintivo "Green Sport Flag" (emitido por la Asociación del Deporte Español (ADESP); <https://www.greensportflag.com>) en sus Competiciones, así como la participación activa en proyectos como "LIBERA" o en la captación de eco-voluntarios impulsadas por la ADESP.

## ART. 21: INFRACCIONES DISCIPLINARIAS

- 21.1 La capacidad de juzgar y decidir sanciones del colegio de CC.DD. le viene atribuida en el artículo 11.9 del CDI. Además, los estatutos de la FCA (Capítulo VII) establecen que el órgano disciplinario es el Comité de Disciplina y/o el Juez Único de Disciplina Deportiva y el órgano técnico-deportivo y jurisdiccional es el Comité de Apelación y/o Juez Único de Apelación a quienes el colegio mediante decisión y por medio de su presidente, trasladará (por escrito) todas aquellas cuestiones que recoja la normativa y/o que entiendan necesario de su participación.
- 21.2 **ACCIONES PUNIBLES.** Además de todas aquellas que aparezcan en la reglamentación aplicable, las agresiones o su intento, comportamientos o actitudes agresivas, incluidos insultos y amenazas, dirigidas contra oficiales, directivos, autoridades deportivas, otros deportistas o el público durante el desarrollo de una Competición podrán ser sancionadas por el colegio de CC.DD. sin perjuicio de otras sanciones previstas por los órganos disciplinarios competentes. El colegio de CC.DD. actuará de acuerdo con el siguiente criterio:
- Por primera vez y/o con la participación de factores atenuantes: sanción económica de quinientos (500) euros
  - Cuando revistan una especial gravedad sobre todo en lo referente a reincidencia: Descalificación.
- 21.3 **ALCANCE.** 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.
- 21.4 **DEUDORES.** Todo deportista, organizador, oficial, club, federativo o persona física o jurídica en general, estará al corriente de todos sus pagos en las diferentes tasas, sanciones y servicios contratados para el desarrollo de la actividad para poder tomar parte en los diferentes Campeonatos y/o Competiciones, incluso para poder solicitar la inscripción en el calendario de la siguiente temporada.
- La Federación suspenderá la actividad deportiva realizada con la sponsorización/patrocinio 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.
- 21.5 **REGISTRO DE SANCIONES.** Por parte de la FCA (y a disposición de los órganos jurisdiccionales de la FCA y de los colegios de CC.DD. de todas las Competiciones celebradas en Canarias) se creará un archivo digital de registro de infracciones sancionadas a efectos de tener un control sobre las posibles reincidencias que se produjeran. Tendrá acceso el presidente del colegio de cada Competición a través de la Dirección Deportiva de la FCA.
- 21.6 **REINCIDENCIA.** Para tener en cuenta la reincidencia se tomará un tiempo de dieciocho (18) meses a partir de la fecha de comisión de la primera infracción.
- 21.7 **CRITERIO PARA IMPONER MULTAS.** Cuando la reglamentación aplicable establezca que el colegio de CC.DD. pueda imponer a su criterio las sanciones establecidas en el artículo 12.4 del CDI la imposición de multas solamente podrá hacerse de manera accesoria y complementaria a otra, excluyendo las advertencias. La imposición de multas deberá ajustarse a lo estipulado en el artículo 12.5 y siguientes del CDI.



## PPCC-FCA 2025

Deberán abonarse siguiendo las instrucciones de la secretaría de la FCA mediante transferencia bancaria o ingreso en cuenta. Debe quedar acreditada la identidad del interviniente en la operación. En todos los casos, y de acuerdo a lo establecido en el CDI, la correspondiente licencia de los afectados estará SUSPENDIDA hasta el pago de la misma.

- 21.8 **IMPONER UNA “ADVERTENCIA”**. Recogida en el artículo 12.4 del CDI debe de entenderse como un AVISO y no una SANCIÓN. La aplicación de una advertencia debe realizarse por escrito cuando el colegio de CC.DD. determine que la acción juzgada presente dudas razonadas en las formas, por ejemplo, en la aplicación de los plazos. No podrá recurrirse. Las advertencias constarán en el registro de sanciones y deben de ser tenidas en consideración como antecedentes para graduar de forma más graves futuras sanciones.
- 21.9 **IMPONER UNA “AMONESTACIÓN”**. Es una SANCIÓN (recogida en el artículo 12.4 del CDI) destinada a actos, acciones y/o comportamientos de carácter leve que debe de cumplir todos los requisitos tanto en el fondo como en las formas. Estas son apelables.
- 21.10 **IMPONER UNA “ACTIVIDAD DE INTERÉS GENERAL”**. La concreción de la actividad de interés general que pudieran originarse como consecuencia de una SANCIÓN (recogida en el artículo 12.4 del CDI) impuesta en firme por un colegio de CC.DD. será la Junta de Gobierno de la FCA quién notificará los detalles de la misma (qué, cuándo, dónde, cómo,..) a los afectados y nunca más allá de los tres meses contados desde el día después de la decisión del colegio de CC.DD.. Esta concreción es ejecutiva y no apelable. No realizarse o realizarse de forma no satisfactoria conllevará el traslado inmediato y de forma automática del expediente a los órganos disciplinarios de la FCA.
- 21.11 **SANCIONES: ORDEN DE PRELACIÓN**. En el caso de que un acto, acción y/o comportamiento estuviera tipificado y/o sancionado de diferente manera en función del reglamento consultado, el colegio de CC.DD. siempre deberá actuar conforme al orden de prelación que aparezca en el RP.

## ANEXO 1: PLANIFICACIÓN GENERAL DE LAS PRUEBAS AUTOMOVILÍSTICAS

La normativa descrita a continuación es de obligado cumplimiento y con consideración de MÍNIMOS para todas las Competiciones que se celebren en el archipiélago. Debe de servir de base para la realización de los Planes de Seguridad y de Autoprotección en su caso conforme al artículo 1.9 de las PPCC-FCA. Debe observarse y aplicarse los contenidos de los Manuales de Seguridad de la RFEDA para cada una de las modalidades y la normativa gubernamental aplicable.

### 1.- RESPONSABLE DE SEGURIDAD

El Organizador designará un Responsable de Seguridad (en adelante JS) que figurará en el RP y que podrá hacerse ayudar de "adjuntos". Todos ellos con licencia federativa en vigor (tipo "DC"). Dependerá del Director de Carrera (DC) y su misión será el diseño, aprobación, implantación y verificación de la ejecución del plan de seguridad, especialmente todo lo relacionado con los cierres de carretera, caminos, montajes de zonas especiales y, en general, el orden y seguridad que afecte a los participantes y espectadores.

### 2.- MANUAL DE SEGURIDAD

En él se describe con precisión el conjunto de los diferentes elementos que lo componen, el lugar de ubicación del personal médico, sanitarios en sus distintos escalafones y hospitales, las rutas de evacuación previstas, el funcionamiento del sistema sanitario y de emergencia, su puesta en marcha a partir de un accidente y los medios de transporte y evacuación. Además, deberá reflejar las referencias de todos los servicios de seguridad implicados en la prueba (identificación, relación de responsables, teléfonos de contacto etc.). Todo el personal médico o paramédico actuante estará en posesión de un ejemplar y será conocedor de su contenido, especialmente de lo que le compete.

Los servicios sanitarios descritos serán considerados como los **SERVICIOS MÍNIMOS** exigibles para la celebración de las diferentes competiciones pudiendo ser incrementados a criterio del Jefe Médico, sin perjuicio de lo ya establecido.

Se recomienda el uso del modelo de la RFEdA. Anexo 3 Supercampeonato de España de Rally

### 3.- SERVICIO MÉDICO

El servicio médico de una Competición está proyectado para prestar ayuda a los tripulantes, oficiales y/o a cualquier persona víctima de un accidente ocurrido en el transcurso de un tramo de velocidad cerrado al tráfico o en el interior del recinto habilitado como circuito. 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 como pudieran ser verificaciones y/o parques cerrados o de asistencia, es necesario establecer un servicio médico para socorrer a cualquier persona afectada por alguna incidencia. Este servicio estará bajo la responsabilidad del mismo Jefe Médico de la Competición.

### 4.- PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN Y OBLIGACIONES

#### 4.1. JEFE MÉDICO

Todas las pruebas deberán contar con un Jefe Médico (en adelante JM) al amparo de lo estipulado en el CDI. Es requisito obligatorio e indispensable que el JM cuente con acreditación de la FCA o de la federación territorial competente. Se recomienda posea licencia federativa en vigor tipo JOM o OM.

El JM tendrá la plena autoridad sobre el dispositivo sanitario, medios, recursos, ubicaciones, su funcionamiento así como el desarrollo de las asistencias médico-sanitarias y las posibles evacuaciones. Deberá realizar una inspección y revisión de los vehículos asistenciales previa a la competición con el fin de que su equipamiento se ajuste a la normativa vigente, coordinará el dispositivo asistencial, asignará y ubicará los puestos asistenciales y marcará las pautas de actuación ante un incidente en pista en coordinación directa con el DC.

El Organizador deberá suministrarle todos los medios materiales y administrativos necesarios para el desarrollo de su misión y deberá trabajar en estrecha colaboración con el DC.

Salvo caso excepcional, durante el desarrollo de una Competición el JM permanecerá en la Dirección de Carrera. Podrá ser reemplazado momentáneamente por un adjunto cuyo nombre deberá figurar en el RP. En todos los casos, deberá estar localizable.

En caso de accidente, el JM, deberá elaborar un informe de la actuación llevada a cabo, que será remitido al Director de Carrera.

#### 4.2. PERSONAL MÉDICO Y PARAMÉDICO

Se ajustará al RD 836/2012 de 25 de mayo, además de estar sujeto a los requerimientos concretos que establezca la normativa

**MÉDICOS.** Todos los médicos actuantes en el preventivo deberán estar en posesión del título universitario de Licenciado en Medicina o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de médico, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido debiendo facilitar su número de colegiado. Es condición indispensable que los médicos acrediten experiencia demostrable en reanimación y en el tratamiento prehospitalario de víctimas de accidentes.

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

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

#### 4.3. COMUNICACIONES

Todo el sistema sanitario dispondrá de un SISTEMA DE COMUNICACIÓN INDEPENDIENTE, que conecta todo el sistema de médicos, ambulancias y unidades de rescate con Dirección de Carrera. El control se hará desde Dirección de Carrera coordinado por el JM.

#### 4.4. VEHÍCULOS DE ACTUACIÓN Y TRANSPORTE SANITARIO

- a) Vehículo intervención, de rescate y extracción.
- b) Ambulancia Asistencial Clase C (SVA)
- c) Ambulancia Asistencial Clase B (SVB)

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

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

La dotación de personal de las ambulancias asistenciales se ajustará a lo estipulado por el RD 836/2012. Cuando las circunstancias así lo requieran la dotación de personal de las ambulancias podrá ser aumentada a criterio del JM. En cualquier caso, dadas las características inherentes a nuestro deporte, las ambulancias asistenciales clase c deberán contar siempre con un médico.

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

El número mínimo de vehículos para cada prueba deberá ser aprobado por la FCA o la federación territorial competente debiendo el Organizador remitir el Plan de Seguridad junto con el RP, cuarenta y cinco (45 días) antes de la celebración del evento y deberá ajustarse como mínimo a lo estipulado en el artículo 9 del presente anexo.

#### 5.- PREVISIONES EN CASO DE ACCIDENTE

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

- a) El DC ordenará al personal del puesto de socorro más próximo se presenten inmediatamente en el lugar. Este informará con los medios de comunicación que disponga del mayor 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 al DC. En otro caso, el Jefe de Tramo de acuerdo con el JM y DC 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 DC y JM. El médico de urgencia se ocupará de la primera intervención y efectuará los primeros auxilios e informará al JM 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 JM, procederán a los primeros auxilios y particularmente a la puesta en marcha correcta de una evacuación secundaria. En todos los casos, el sistema de seguridad debe ser organizado de manera que no se produzca ninguna interrupción en la reanimación cuando sea necesaria, desde la recogida del herido hasta su llegada al hospital.

#### 6.- EVACUACIÓN Y HOSPITALES DE REFERENCIA:

En este capítulo se debe hacer referencia a:

- a) Los centros de evacuación previstos y el orden de prioridad para su utilización.
- b) Categoría de los distintos centros: local, comarcal, general...
- c) Ubicación de los centros y distancias a la prueba
- d) Distancias de la salida hasta los hospitales previstos para evacuaciones, en cada una de las rutas.
- e) Adjuntar mapa o plano con cada uno de los planes y rutas de evacuación.

Los servicios de emergencia de los hospitales, así como el CECOES-112 deberán estar alertados al menos quince días antes de la celebración de cada carrera, se aportará al plan de evacuación la respuesta de los servicios o la recepción digital de la documentación. Se recomienda convocarlos a la junta de seguridad de la prueba y adjuntar el acta a la documentación de seguridad.

#### 7.- SERVICIO EXTINCIÓN, EXTRACCIÓN Y RESCATE

##### **EXTINCIÓN**

En cada Competición (en rallyes, a la salida de cada tramo cronometrado) debe existir al menos un vehículo destinado a la extinción de incendios con material de rescate y extracción con su dotación y con un mínimo de quinientos (500) litros de elemento extintor y cuatro (4) extintores de mano clase B.

##### **GRÚA "PLANCHA".**

En cada Competición (en rallyes, a la salida de cada tramo cronometrado) debe existir al menos un vehículo destinado al rescate y carga de los vehículos participantes que haya sufrido un accidente o avería que haga necesario su retirada del trazado. Las grúas previstas por la organización sólo se encargarán de desplazar el vehículo a la zona segura más próxima, con el único fin de dejar el trazado libre para continuar la prueba. En caso de accidente, el Organizador no es responsable del traslado del vehículo más allá de lo aquí descrito

## GRUA "PLUMA"

En cada Competición que se dispute fuera de trazados permanentes (circuitos) es recomendable que el Organizador coordine la disponibilidad de un vehículo destinado al rescate y carga de los vehículos participantes tipo "pluma" cuyo contacto será facilitado mediante el Relaciones con los **Concursantes**. El coste de estos servicios debe ser asumido por el participante. En caso de accidente, el Organizador no es responsable del traslado del vehículo más allá de lo aquí descrito

## **8.- SERVICIO VIGILANCIA-CONTROL DE PASO**

El Organizador deberá nombrar y disponer del número suficiente (conforme a las prescripciones reglamentarias de esta materia de la RFEDA y/o FIA) de Comisarios de Ruta-Pista (en adelante CR) para asegurar el mantenimiento del orden y control de la Competición. Dependerán del JS y deberán contar con la correspondiente licencia federativa (mínima OD) y los certificados de asistencia a los cursos de reciclaje y actualización que fueran convocados y/o visados por la FCA.

Los CR deberán contar en su puesto con el material de señalización adecuado (numeración del puesto y banderas aplicables en cada modalidad), sistema de comunicación eficaz que permita estar en contacto con el JS-DC. En función de la competición que se trate deberá contar igualmente con al menos material absorbente (tipo sepiotia), escoba y extintor de mano.

El personal destinado a los cierres de carretera deberá contar con la habilitación requerida conforme a la instrucción 18/TV-101 de la Dirección General de Tráfico.

## **9.- DOTACIONES-RECURSOS DISPONIBLES**

### **9.1 PRUEBAS EN CARRETERAS DE ASFALTO**

Será aplicable a rallyes, rally-sprint, montaña y pruebas de velocidad disputadas en carreteras sobre asfalto.

Un JM acreditado por la FCA o por la federación territorial competente

Antes del inicio de la Competición, en la salida de cada tramo cronometrado, siempre con CARÁCTER DE MÍNIMO OBLIGATORIO, deberá estar disponibles los siguientes recursos con sus correspondientes dotaciones:

- \* Una ambulancia asistencial clase C (SVA)
- \* Una ambulancia asistencial clase B (SVB)
- \* Una grúa (recomendable dos)
- \* Vehículo de extinción de incendios con material de rescate y extracción

Además del dispositivo ubicado en la salida, si se superara los 15 Kilómetros de tramo cronometrado, deberá establecerse un refuerzo en un punto intermedio con los siguientes recursos y sus correspondientes dotaciones:

- \* Una ambulancia asistencial clase C (SVA)
- \* Una grúa

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

Los servicios mínimos definidos anteriormente se incrementarán, para los tramos cuya velocidad promedio sea superior a 130 Km/h, CON EL DOBLE DE AMBULANCIAS Y UN MÉDICO MÁS.

En parques de asistencia o zonas de concentración de personas bajo el control y supervisión de la Organización (por ejemplo, Salidas y Llegadas del rallye) los siguientes recursos y sus correspondientes dotaciones deberán estar disponibles:

- \* Un equipo de extinción (obligatoriamente en las zonas de asistencia y/o zonas de repostaje)
- \* Una ambulancia asistencial clase B (SVB)

Los cierres de carretera deberán ejecutarse conforme a la instrucción 18/TV-101 de la DGT

### **9.2 RALLYES DE TIERRA**

Un JM acreditado por la FCA o por la federación territorial competente

Antes del inicio de la Competición, en la salida de cada tramo cronometrado, siempre con CARÁCTER DE MÍNIMO OBLIGATORIO, deberá estar disponibles los siguientes recursos con sus correspondientes dotaciones:

- \* Un vehículo médico de intervención rápida (VIR) adaptado al terreno con médico reanimador.
- \* Una ambulancia de Clase B (SVB), adaptada al terreno.
- \* Un vehículo extinción, con material de rescate y extracción autónomo, adaptada al terreno.
- \* Una grúa, adaptada al terreno.

Además del dispositivo ubicado en la salida, si se superara los 15 Kilómetros de tramo cronometrado deberá establecerse un refuerzo en un punto intermedio con los siguientes recursos y sus correspondientes dotaciones:

- \* Una ambulancia de Clase C (SVA) adaptada al terreno. Este recurso podrá ser un vehículo médico de intervención rápida de rescate y excarcelación adaptado al terreno con conductor y médico reanimador.

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

En parques de asistencia o zonas de concentración de personas bajo el control y supervisión de la Organización (por ejemplo, Salidas y Llegadas del rallye) los siguientes recursos y sus correspondientes dotaciones deberán estar disponibles:

- \* Un equipo de extinción (obligatoriamente en las zonas de asistencia y/o zonas de repostaje)
- \* Una ambulancia asistencial clase B (SVB)

Los cierres de carretera deberán ejecutarse conforme a la instrucción 18/TV-101 de la DGT

### 9.3 PRUEBAS EN CIRCUITO CERRADO

Un JM acreditado por la FCA o por la federación territorial competente y un médico o ATS de urgencias que estará destinado exclusivamente para la unidad medicalizada.

Los siguientes recursos materiales deben estar disponibles:

- \* Una ambulancia asistencial clase C (SVA)
- \* Una ambulancia asistencial clase B (SVB)
- \* Una grúa (excepto para karting y 4x4)
- \* Vehículo de extinción de incendios con material de rescate y extracción (excepto para karting)

### 9.4 BALIZAMIENTO

El organizador debe de usar material carente de potencial riesgo para espectadores, oficiales y participantes para el balizamiento y delimitación de los espacios en las pruebas cronometradas. Recomendación especial para evitar en la medida de lo posible el uso de "new jersey" de hormigón y/o uso de balizas tipo "ferralla" (en este caso siempre de manera conjunta con las setas protectoras). Se recomienda encarecidamente el uso de material siempre homologado.



## ANEXO 2: LICENCIAS

Se estará a lo dispuesto por la Real Federación Española de Automovilismo en esta materia (ANEXO 10 DE LAS PRESCRIPCIONES COMUNES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS y CHALLENGES DE ESPAÑA 2025) así como su tramitación.

## ANEXO 3: MARCAS

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

- Vehículos automóviles aptos para la circulación por vías públicas abiertas al tráfico ordinario, estén o no modificados para su uso en competición automovilística.
- Vehículos especiales de competición que solo pueden ser utilizados en circuitos cerrados, o en tramos de vías públicas cerrados al tráfico ordinario.
- Elementos, componentes, recambios y/o consumibles necesarios para llevar a cabo dichas modificaciones, o que se utilicen para la práctica del automovilismo.

Si una “marca” cumple con los requisitos legales y estatutarios, tendrá derechos políticos activos y pasivos dentro de la estructura de la FCA en el seno del Estamento de Marcas.

Para que una “marca” pueda tomar parte oficialmente en pruebas y competiciones puntuables para Campeonatos de Canarias -en tal calidad- y obtener puntos y ser clasificada, o pueda organizarlas, o pueda comunicar públicamente que un vehículo de dicha marca ha obtenido un determinado título deportivo, o desea inscribirse y tomar parte en una competición como concursante, deberá estar en posesión de la licencia deportiva correspondiente.

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

- A. / Constructor o Fabricante de vehículos automóviles aptos para la circulación por vías públicas abiertas al tráfico ordinario, estén o no modificados para su uso en competición automovilística.
- B. / Constructor o Fabricante de vehículos automóviles especiales de competición que solo pueden ser utilizados en circuitos cerrados, o en tramos de vías públicas cerrados al tráfico ordinario.
- C. / Fabricante y/o Distribuidor de elementos, componentes, recambios y/o consumibles necesarios para llevar a cabo las modificaciones o preparaciones de los vehículos, o que se utilicen para la práctica del automovilismo, ya sea en los vehículos o por los deportistas que en ellos circulen.

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

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

## ANEXO 4: REGLAMENTO TÉCNICO PARA VEHÍCULOS GRUPO "F" (anteriormente grupo "T")

### ÍNDICE

- ARTÍCULO 1.- DEFINICIÓN
- ARTÍCULO 2.- MODIFICACIONES AUTORIZADAS
- ARTÍCULO 3.- CARROCERÍA, CHASIS Y HABITÁCULO
- ARTÍCULO 4.- MOTOR Y TRANSMISIÓN
- ARTÍCULO 5.- SUSPENSIÓN Y RUEDAS
- ARTÍCULO 6.- SISTEMA ELÉCTRICO
- ARTÍCULO 7.- FRENOS
- ARTÍCULO 8.- SILENCIOSO Y ESCAPE
- ARTÍCULO 9.- COMBUSTIBLE

### ARTÍCULO 1 DEFINICIÓN.

Vehículos de producción, categoría I, según define el artículo 251 2.1.1. del Anexo "J", que no hayan sido homologados por F.I.A. ni sean susceptibles de ser homologados dentro de los Grupos Nacionales de FIA o RFEDA.

Sera de aplicación para su homologación lo estipulado en el ART 255 del anexo J del año 2019 (último publicado)

#### 1.1. VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Serán admitidos a participar los vehículos que cumplan los requisitos que se indican en el presente Reglamento y que, además, tengan Ficha de Homologación de grupo F expedida por la FCA.

De manera provisional y bajo la autorización del Delegado Técnico de la FCA, se permitirá participar sin puntuar, bloquear, ni clasificar; aquellos vehículos que tengan en trámite su ficha de homologación de grupo F.

#### 1.2. NORMAS PARA LOS VEHÍCULOS:

El vehículo deberá presentarse completo y por sus propios medios en las verificaciones técnicas de la Competición en perfectas condiciones, tanto de mecánica, de carrocería, electricidad, etc. y, además, con todos los elementos de seguridad correctamente instalados.

#### 1.3. VERIFICACIONES TÉCNICAS:

Obligatoriamente deberá presentar en todas las pruebas:

La Ficha de Homologación de grupo F expedida por la FCA

La ITV y seguro del vehículo en vigor (sólo en Rallye, Rallye Sprint).

#### 1.4. PESOS:

El peso mínimo será en las condiciones y escalas descritas en el artículo 255 del Anexo "J" del año en curso. Serán los pesos mínimos que en su caso estén establecidos en la correspondiente Ficha de Homologación de Grupo T y la tabla de pesos mínimos establecida en años anteriores por FCA.

### 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 y que se encuentren homologados.

#### 2.1. EQUIPO DE SEGURIDAD:

El equipo de seguridad de los vehículos admitidos en el Grupo F será el especificado para vehículos Grupo A en el artículo 253 del Anexo "J" del año 2016, considerando además lo especificado por las Prescripciones Comunes de la FCA. Cualquiera otra modificación que no esté expresamente autorizada, está prohibida.

## 2.1.1 ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

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

a) Fabricada según el artículo 253.8 de Anexo "J" del año 2016 en todos sus apartados y condiciones.

b) Homologada o certificada por un ADN de acuerdo a los reglamentos de homologación FIA de estructuras de seguridad.

Ambas opciones deberán reflejarse en la ficha de homologación particular que expedirá y aprobará la FCA. Toda modificación de una estructura de seguridad homologada o certificada está prohibida.

## 2.1.2. SISTEMAS DE EXTINCIÓN

La instalación de un sistema de extinción según el artículo 253.8 de Anexo J vigente es obligatoria en todas las competiciones.

## 2.1.3 FIJACIONES SUPLEMENTARIAS

La instalación de dos fijaciones suplementarias del tipo americano en capó y maletero es obligatoria en todas las competiciones. Dos bisagras del capó deben mantenerse.

## ARTÍCULO 3: CARROCERÍA, CHASIS Y HABITÁCULO.

### 3.1 CARROCERÍA - CHASIS:

Se prohíbe utilizar en la carrocería cualquier tipo de material compuesto (fibra de carbono, fibra de vidrio, etc., etc.) excepto para aquellos vehículos que los traigan de origen, y para hacer las extensiones de las aletas.

Se autoriza cualquier clase de refuerzo.

Se permite quitar los asientos traseros, así como el asiento del pasajero. En competiciones en las cuales no sea necesario el copiloto.

Cuando se quiten los asientos traseros los vehículos deberán ser equipados con un tabique metálico rígido, estanco e ignífugo a las llamas y a los líquidos, que separen el habitáculo del compartimiento de maletas, motor y del depósito.

No se permite retrasar el asiento delantero más allá del plano vertical definido por el borde delantero del asiento trasero de origen.

Se autoriza la supresión de varillas decorativas exteriores. Se permite añadir dispositivos aerodinámicos en la parte delantera del vehículo, por debajo del plano horizontal que pasa por el centro de los cubos de las ruedas. Sin embargo, estos dispositivos aerodinámicos no deben sobrepasar el perímetro general del vehículo visto desde arriba.

Todos los mecanismos de apertura homologados o de fábrica, deben conservarse.

Puede suprimirse material de insonorización. Las guarniciones del habitáculo, paneles en las puertas, etc., normalmente previstos en un vehículo en la producción en serie, pueden aligerarse, pero no quitarse.

Deberá conservarse el aspecto de origen del interior. Se permite quitar la tapa de la guantera y las alfombrillas moqueta.

Se permite ensanchar las aletas. La medida de la anchura total especificada en la Tarjeta de Inspección Técnica del Vehículo podrá ser superada en 10 cm (5 cm por cada lado).

Se especifica que cuando el montaje de un elemento de seguridad exigido por el reglamento suponga la modificación de elementos estructurales, deberá homologarse tal modificación.

### 3.2 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.

### 3.3 ALTURA DEL SUELO:

Ninguna parte del vehículo debe tocar el suelo cuando estén desinflados los neumáticos de un mismo lado.

### 3.4 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.

### 3.5 ACCESORIOS SUPLEMENTARIOS NO CUBIERTOS POR LA HOMOLOGACIÓN:

La posición del volante puede ser indistintamente a la izquierda o a la derecha, con la condición, de que se trate de una simple inversión del sistema de mando de las ruedas delanteras previstas y proporcionada por el conductor sin

otra modificación mecánica (tubos, etc.) También se puede aproximar el volante y los pedales a la posición más cómoda del conductor. Se permite lo siguiente:

3.5.1 El parabrisas delantero deberá ser laminado. El de origen puede reemplazarse por otro del mismo material, Deberá tener instalado y en orden de funcionamiento un sistema de desempañado o calefacción anti vaho incorporada, el resto de los cristales se puede sustituir por plástico anti vandálico PTG de al menos el mismo espesor que el de origen.

3.5.2 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.

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

3.5.4 El mecanismo de la palanca del freno de mano se puede adaptar con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo y cómodo para el piloto. Se puede montar freno de mano hidráulico.

3.5.5 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.

3.5.6 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.

3.5.7 Se pueden modificar las bases y los soportes de los asientos entendiéndose que deben estar conforme a lo especificado en el artículo 253.16 del anexo J de FIA (bases) y homologados (soportes y asientos).

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

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

3.5.10 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.

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

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

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

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

3.5.15 El volante de dirección es libre.

3.5.16 Se permite mantener el techo practicable (apertura de techo), siempre que esté sólidamente fijado y tenga instalada un arco de seguridad cuyos refuerzos de techo estén según los dibujos 253-12, 253-13 y 253- 14 del anexo "J" del año 2016.

3.5.17 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 de la carrocería original del vehículo, medido en el lugar que está situado.*

3.5.18 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.

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

### 3.6 PARACHOQUES:

No se autoriza la supresión de parachoques. Se permite cambiar el material de los parachoques integrados a la carrocería, con la condición de que los nuevos parachoques montados tengan las mismas formas y dimensiones que los originales.

### 3.7 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.

### 3.8 CONDUCTOS Y CANALIZACIONES:

Se permiten todas las modificaciones en cuanto a la disposición, emplazamiento y material de todos los tubos y conductos para el paso de elementos fluidos (aire comprimido, agua, carburante y de líquido de alta temperatura) y los conductos de toma de aire. Estos no deben pasar por el habitáculo, excepto si este montaje se efectúa según los

requerimientos del artículo 253.3 del anexo J de FIA.. En todos los casos estos tubos deben estar eficazmente protegidos.

### 3.9 DEPÓSITOS DE CARBURANTE:

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

El depósito original puede reemplazarse por un depósito de seguridad homologado por la FIA (especificación mínima FT3, en conformidad con el artículo 253.14 del Anexo "J" FIA del 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.

### 3.10 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.

### 3.11 PESO MÍNIMO:

En las condiciones y escalas descritas en el artículo 255.4 del anexo J FIA del año en curso, salvo aquellos que lo tuviesen especificados en su Ficha de Homologación FCA.

## ARTÍCULO 4: MOTOR Y TRANSMISIÓN.

### 4.1 MODIFICACIONES DE LAS PIEZAS. MECÁNICAS DE ORIGEN:

Las piezas mecánicas de origen que han sufrido todas las fases de fabricación previstas por el constructor para la producción de serie, a excepción de aquéllas para las cuales el presente artículo prevé, una libertad de cambio, pueden ser objeto de todas las operaciones de puesta a punto por acabado o rascado, pero no su sustitución. En otro término, bajo reserva de que sea siempre posible establecer indiscutiblemente el origen de la pieza de serie, ésta podrá ser rectificada, equilibrada, ajustada, reducida o cambiada de forma por mecanizado.

Esta autorización no se aplica, sin embargo, en las pinzas de freno.

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

### 4.2 CULATA Y VÁLVULAS:

La culata y las válvulas son libres.

### 4.3 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 Rallyes, deberán tener instalada una brida restrictora de admisión en las condiciones que se establecen para un vehículo de grupo A en el artículo 255.5.1.8.3 del anexo J de FIA, así como las Prescripciones Comunes de la FCA en su Reglamento del Campeonato de Canarias de Rallyes de Asfalto. Estarán encuadrados en la Categoría correspondiente después de aplicar el factor corrector resultante de multiplicar su cilindrada nominal x 1.7 para vehículos de gasolina y 1.5 para los diésel.

### 4.4 RECTIFICADO MOTOR:

Se permite un rectificado o cambio del motor siempre y cuando no aumente su cilindrada de origen en más de 300 cc y nunca montando otro motor que no sea de la marca de origen.

Se autoriza el encamisado (o recamisado) del motor en los límites de dimensiones permitidos. Por camisa se entiende el manguito metálico en cuyo interior se desplaza el pistón. Esta pieza será una pieza separada que podrá montarse en el bloque de diferentes maneras: a sesión, soldada, etc. Su material será libre. En el caso de que el bloque motor fuera directamente rectificado sin utilización de piezas intermedias, se permitirá añadir una camisa cuyo material será libre.

Se permite también añadir material en el interior de los cilindros en contradicción con el Artículo 2.3a.

#### 4.5 SISTEMA DE ESCAPE Y SUS ELEMENTOS:

Libre. Los tubos deberán estar dispuestos, sin embargo, de forma que terminen en uno de los costados o en la parte trasera del vehículo, de acuerdo con el artículo 2.7.

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.

#### 4.6 SOPORTE DE BANCADA:

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

#### 4.7 JUNTAS DE ESTANQUEIDAD:

Las juntas de estanqueidad pueden reemplazarse por otras o suprimirse.

#### 4.8 SISTEMA DE ENGRASE:

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

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

Recuperador de aceite. Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, deberá estar montado de tal forma que las remontadas de aceite fluyan hacia un recipiente recuperador. El recipiente recuperador deberá tener una capacidad mínima de dos litros para los vehículos de una cilindrada inferior o igual a 2.000 c.c. y de tres litros para los vehículos de una cilindrada superior a 2.000 c.c. El recipiente deberá ser de materia plástica traslúcida o tener un panel transparente.

#### 4.9 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.

#### 4.10 PISTÓN, EJE Y SEGMENTOS:

Libres.

#### 4.11 OTROS ELEMENTOS DE MOTOR:

No existe ninguna restricción para los soportes.

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

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

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

#### 4.12 TRANSMISIÓN:

Caja de velocidades. Las relaciones y carcasas son libres. Su ubicación será la de fábrica. El selector del cambio podrá reforzarse por adición de materia o cambiarse por otros sistemas en contradicción con el artículo 2.3.a. No existe ninguna restricción para los soportes.

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

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

El convertidor de par es libre.

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

## ARTÍCULO 5: SUSPENSIÓN Y RUEDAS.

### 5.1 SUSPENSIÓN:

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

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

Queda autorizada la adición de muelles auxiliares.

Pueden reforzarse los puntos de anclaje de los amortiguadores.

Queda autorizado el montaje de articulaciones de un tipo y/o de un material diferente de los de origen.

### 5.2 DIRECCIÓN:

Se permite montar dirección asistida mecánica o eléctrica. La relación de dirección es libre.

### 5.3 RUEDAS Y NEUMÁTICOS:

El diámetro de la llanta es libre pero no debe superar 18x8 pulgadas. Las cuatro ruedas deben mantener la proporción del diámetro delantero/trasero de origen, o de su ficha homologación.

El tipo de neumáticos a utilizar será el reglamentado en el Campeonato donde se permita la participación de los vehículos de grupo F.

Al menos una rueda de repuesto es obligatoria, pudiendo llevar hasta un máximo de dos. Deberá estar sólidamente fijado, no estar instalada en el espacio reservado al piloto y al pasajero y no entrañar modificaciones en el aspecto exterior de la carrocería. (Ver 2.2.a - 2.2.1).

El ancho de vías es libre teniendo en cuenta las limitaciones establecidas en los apartados A y B del artículo 2.2 del presente reglamento de vehículos de grupo F.

## ARTÍCULO 6: 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 de 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.

Batería. El tipo y la ubicación de la batería deberán cumplir con lo establecido en el artículo 255.5.8.3 del anexo "J" del año en curso.

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.

## ARTÍCULO 7: SISTEMA DE FRENADO.

Es obligatorio el montaje de una doble bomba o de un dispositivo cualquiera que permita asegurar a la vez una acción simultánea sobre las cuatro ruedas y una acción dividida sobre dos ruedas al menos. Pueden reemplazarse los discos y las pinzas por otros. Idéntica regla para los tambores. Se permite reemplazar tambores por disco y viceversa.

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

## ARTÍCULO 8: SILENCIOSO Y TUBOS DE ESCAPE.

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

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



## **ARTÍCULO 9: COMBUSTIBLE.**

Será de aplicación lo establecido en el artículo 252.9 de Anexo J FIA del año en curso.