



Los artículos de carácter general recogidos en los Reglamentos de los Campeonatos de España son de obligado cumplimiento para todas las pruebas de carácter estatal de la especialidad correspondiente.

### PRESCRIPCIONES COMUNES CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ESPAÑA 2012

#### 1)

- 1.1. La Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.), representa la máxima autoridad deportiva en España, tutela la organización de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España que son de su propiedad exclusiva.
- 1.2. Excepto que sea aprobado expresamente por la R.F.E. de A., queda prohibido:
- La denominación de “Campeonato” el primer año de un nuevo certamen deportivo de carácter estatal.
  - La utilización de la denominación “GRAN PREMIO”.
  - Indicar por parte de un organizador cuya prueba forme parte de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España, que dicho Certamen está subvencionado o apoyado financieramente, directa o indirectamente por una Empresa u organización comercial. **Esta potestad es exclusiva de la R.F.E. de A.**
- 1.3. La R.F.E. de A. establece los siguientes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España:
- Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.
  - Campeonato de España de Rallyes de Tierra.
  - Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno.
  - Campeonato de España de Montaña.
  - Campeonato de España de Autocross.
  - Campeonato de España de Gran Turismo (GT).
  - Campeonato de España de Formula 3.
  - Campeonatos de España de Karting.
  - Copa de España de Camiones.
  - Copa de España de Resistencia.
  - Campeonato de España de rallyes para vehículos Históricos (velocidad)
  - Campeonato de España de rallyes de regularidad de vehículos Históricos.

Y las Copas, Trofeos y Challenges de ellos derivados y que se encuentran detallados en el Reglamento correspondiente de cada uno de los Certámenes.

#### 2) ASPIRANTES

Los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España estarán abiertos a:

##### 2.1. Concursante

Persona física o jurídica inscrita en una competición y provista de una licencia de concursante expedida por la R.F.E. de A.

##### 2.2. Conductor

Persona que conduce un automóvil. Deberá estar en posesión de la licencia correspondiente de conductor válida para la temporada 2012. La licencia deberá haber sido expedida por la R.F.E. de A. o por la(s) ADN con las que la R.F.E. de A. haya suscrito convenio.

##### 2.3. Copiloto

Persona que participa en un rallye formando equipo con el conductor. Deberá estar en posesión de la licencia de conductor o copiloto 2012, expedida por la R.F.E. de A. o por la(s) ADN con la(s) que la citada R.F.E. de A. haya suscrito convenio.

##### 2.4.

Asimismo, un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España podrá estar abierto a deportistas con licencia expedida por una ADN distinta a la de la R.F.E. de A., si así se especifica en el Reglamento del Certamen y la prueba está inscrita en el calendario correspondiente, de acuerdo con la normativa establecida por la FIA.

##### 2.5. Convenios suscritos por la R.F.E. de A.

Para la temporada 2012 la R.F.E. de A. ha suscrito convenios con las ADN de Portugal y Andorra.

En base a los citados convenios, los deportistas de nacionalidad portuguesa y andorrana podrán participar — puntuando y bloqueando puntuaciones— en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

##### 2.6. Campeonatos de España de Marcas

En los distintos Campeonatos de Marcas, únicamente puntuarán y bloquearán los equipos en los que tanto el concursante como los ocupantes del vehículo (piloto, copiloto –si lo hubiere-) posean licencias expedidas por la R.F.E. de A. y las Marcas que estén en posesión de la licencia de Marca.



**2.7. Participación de deportistas españoles con licencia expedida por otra ADN**

En aplicación del artículo 111 del CDI, y al objeto de orientar su regulación ante posibles fraudes, las condiciones para la participación en pruebas estatales españolas de deportistas en posesión de nacionalidad española y licencia expedida por otra ADN distinta a la R.F.E de A., son las siguientes:

- a) Las pruebas deberán estar incluidas en el calendario de la R.F.E. de A.
- b) El deportista deberá contratar el seguro establecido por la R.F.E. de A. para los licenciados españoles.
- c) Excepcionalmente, y a petición de una Federación Autonómica, la R.F.E. de A. podrá estudiar —y si ha lugar aprobar— la participación de un deportista español con licencia expedida por otra ADN, en una o varias prueba(s) no inscrita(s) en el calendario de la R.F.E. de A. En todo caso deberá ser cumplido lo establecido en el apartado b) anterior.

**3) PRUEBAS PUNTUABLES Y ASPIRANTES**

- 3.1. Serán puntuables para los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, las pruebas que se especifiquen en el Reglamento correspondiente.
- 3.2. Las pruebas candidatas que pretendan ser puntuables y soliciten inspección para ello, deberán ser organizadas ya de acuerdo con las presentes Prescripciones Comunes y los Reglamentos aplicables para el Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge correspondiente.
- 3.3. La R.F.E. de A. podrá autorizar excepciones a las pruebas candidatas, previa solicitud debidamente acreditada.
- 4) AUTORIZACION DE OTROS CERTAMENES EN UN MEETING DONDE SE CELEBREN PRUEBAS PUNTUABLES PARA UN CAMPEONATO, COPA, TROFEO O CHALLENGE DE ESPAÑA.
  - 4.1. Únicamente la Real Federación Española de Automovilismo podrá autorizar que en un Meeting donde se celebre una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España, puedan tener lugar otras pruebas no puntuables para dichos Certámenes.

La potestad de la RFE de A para autorizar o no una solicitud de esta clase es una potestad discrecional, no es una potestad reglada por estas normas reguladoras, ya que la RFE de A deberá evaluar todas las circunstancias de cada caso, el interés deportivo, las consecuencias de un eventual incremento del número de participantes, etc.

La normativa para solicitar dicha prueba será la siguiente:

**a) PRUEBA DE CARÁCTER ESTATAL EN UN MEETING DONDE SE CELEBRE UNA PRUEBA PUNTUABLE PARA UN CAMPEONATO, COPA, TROFEO O CHALLENGE DE ESPAÑA**

- 1ª./ Todos los participantes deberán estar en posesión de licencias expedidas o habilitadas por la RFE de A.
  - 2ª./ Cada prueba tendrá carácter completamente independiente de la otra, y tendrán distintos oficiales (Directores de Carrera, Colegios de Comisarios Deportivos, Comisarios Técnicos, Secretario de Prueba, etc).
  - 3ª./ Con independencia de lo dispuesto en el apartado anterior, los servicios médicos y de rescate, el montaje de las pruebas y de los tramos cronometrados, los comisarios de ruta o de puestos, los sistemas de cronometraje, etc, podrán ser los mismos para ambas pruebas.
  - 4ª./ En un meeting donde el Reglamento Particular establezca un máximo de equipos admitidos y las inscripciones recibidas superasen el mismo, las recibidas para la prueba del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España tendrán preferencia sobre los de la otra prueba.
  - 5ª./ Los números de competición de los coches —en pruebas que no se celebren en circuitos- serán consecutivos al último estatal, o en series distintas, por ejemplo con el 100 en adelante,
  - 6ª./ La prueba de naturaleza estatal no puntuable para el Campeonato de España, deberá cumplir la totalidad de los requisitos exigidos por las normas emanadas de la RFE de A y de la FIA, así como de las establecidas en el Reglamento Particular de la prueba, que deberá estar aprobados por la R.F.E. de A.
- En caso de discrepancia entre las disposiciones generales o deportivas para el desarrollo del meeting, prevalecerán las establecidas para el Campeonato o Certamen de España.
- 7ª./ Igualmente, si durante el desarrollo de una prueba, la necesidad de adopción de medidas organizativas por la Dirección de Carrera interfiere, o pudiera llegar a interferir el normal desarrollo de la otra prueba, siempre se entenderá que la prueba puntuable para el Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España tiene preferencia sobre la otra prueba.



Asimismo, el Director de Carrera de la prueba puntuable para el Campeonato o Certamen de España actuará a la vez como Director de la Competición del meeting completo, y su autoridad, en caso de interacciones entre las dos pruebas, prevalecerá sobre la del Director de la Carrera de la otra prueba.

8ª./ En el caso de que se produzca una controversia en la aplicación de la Normativa sobre el desarrollo del meeting, la opinión de los Comisarios Deportivos nombrados para la prueba puntuable para el Campeonato o Certamen de España prevalecerá sobre los Comisarios Deportivos de la otra prueba.

9ª./ Los vehículos participantes en la prueba no puntuable para el Campeonato de España de Rallyes tomarán la salida consecutivamente y después de los del Campeonato de España.

10ª./ Cada una de las pruebas tendrá clasificación independiente, quedando expresamente prohibido que se integren ambas clasificaciones en los mismos soportes físicos, sean de papel o informáticos.

La R.F.E. de A. podrá realizar excepciones a esta normativa.

**b) PRUEBA DE CARÁCTER AUTONÓMICO EN UN MEETING DONDE SE CELEBRE UNA PRUEBA PUNTUABLE PARA UN CAMPEONATO, COPA, TROFEO O CHALLENGE DE ESPAÑA**

11ª./ Los participantes que tomen parte en la prueba de carácter autonómico se atenderán a la normativa establecida por la Federación Autonómica correspondiente, sobre licencias y reglamentación de vehículos y deportistas.

12ª./ Cada prueba tendrá carácter completamente independiente de la otra, y tendrán distintos oficiales (Directores de Carrera, Colegios de Comisarios Deportivos, Comisarios Técnicos, Secretario de Prueba, etc).

13ª./ Con independencia de lo dispuesto en el apartado anterior, los servicios médicos y de rescate, el montaje de las pruebas y de los tramos cronometrados, los comisarios de ruta o de puestos, los sistemas de cronometraje, etc, podrán ser los mismos para ambas pruebas.

14ª./ En un meeting donde el Reglamento Particular establezca un máximo de equipos admitidos y las inscripciones recibidas superasen el mismo, las recibidas para la prueba del Certamen Estatal tendrán preferencia sobre los de la otra prueba.

15ª./ Los números de competición de los coches –en pruebas que no se celebren en circuitos- serán consecutivos al último estatal, o en series distintas, por ejemplo con el 100 en adelante,

16./ En caso de discrepancia entre las disposiciones generales o deportivas para el desarrollo del meeting, prevalecerán las establecidas para el Certamen Estatal.

17ª./ Igualmente, si durante el desarrollo de una prueba, la necesidad de adopción de medidas organizativas por la Dirección de Carrera interfiere, o pudiera llegar a interferir el normal desarrollo de la otra prueba, siempre se entenderá que la prueba puntuable para el Certamen Estatal tiene preferencia sobre la otra prueba.

Asimismo, el Director de Carrera de la prueba puntuable para el Certamen Estatal actuará a la vez como Director de la Competición del meeting completo, y su autoridad, en caso de interacciones entre las dos pruebas, prevalecerá sobre la del Director de la Carrera de la otra prueba.

18./ En el caso de que se produzca una controversia en la aplicación de la Normativa sobre el desarrollo del meeting, la opinión de los Comisarios Deportivos nombrados para la prueba puntuable para el Certamen Estatal prevalecerá sobre los Comisarios Deportivos de la otra prueba.

19ª./ Los vehículos participantes en la prueba no puntuable para el Campeonato de España de Rallyes tomarán la salida consecutivamente y después de los del Campeonato de España.

20ª./ Cada una de las pruebas tendrá clasificación independiente, quedando expresamente prohibido que se integren ambas clasificaciones en los mismos soportes físicos, sean de papel o informáticos.

La R.F.E. de A. podrá realizar excepciones a esta normativa, previa petición razonada –por escrito- del organizador del Meeting, acompañada de un escrito de la Federación Autonómica.

- 4.2. Asimismo, en una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Certamen Estatal, no se autoriza la participación de vehículos no autorizados en el Reglamento aprobado por la R.F.E. de A., salvo que así este expresamente aprobado por el Promotor/Organizador de la misma y –además- de la R.F.E. de A.
- 4.3. En los meeting donde se celebre una prueba puntuable para los Campeonatos de España de Rallyes (Asfalto, Tierra y Todo Terreno), TODOS los vehículos autorizados a participar en el mismo, deberán llevar obligatoriamente el GPS establecido para las pruebas puntuables para dichos Campeonatos.



## 5) PÁGINA WEB

Los Organizadores y/o Promotores de todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, deberán tener una WEB que contenga información actualizada y detallada de la prueba (antes, durante y después de su celebración). Toda la información deberá publicarse, como mínimo, en castellano.

Será de carácter obligatorio emitir un comunicado nada más finalizar la prueba con lo más destacado, así como con los resultados provisionales.

CONTENIDOS	ANTES De la Prueba	DURANTE la Prueba	DESPUES de la Prueba
Comunicados de Prensa/Noticias	Sí	Sí	Sí
Listas de Inscritos	Sí	Sí	
Horarios meeting	Sí	Sí	
Reglamentos	Sí	Sí	Sí
Calendario	Sí	Sí	
Fotografías		Sí	Sí
Resultados Entrenamientos / Carreras		Sí	Sí
Clasificaciones	Sí (*)	Sí	Sí
Contacto (dirección, teléfono, mail, fax, etc.)	Sí	Sí	Sí

(\*) Clasificación general del Certamen hasta el momento

## 6) REGLAMENTOS

**6.1.** Los reglamentos de Certámenes de carácter Estatal, deberán presentarse en la R.F.E. de A. antes del 30 de noviembre del año anterior, como fecha máxima, para su aprobación por los Órganos de Gobierno de la R.F.E. de A.

La R.F.E. de A. se reserva el derecho de no aprobar el Reglamento del Certamen si el mismo se presenta fuera del plazo establecido.

El Organizador/Promotor que solicite a la R.F.E. de A. la aprobación de un nuevo Certamen Estatal, deberá garantizar fehacientemente una estabilidad del mismo por un periodo mínimo de tres temporadas y cumplir en su totalidad la normativa establecida al efecto por la R.F.E. de A.

**6.2.** El Reglamento Particular de una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España deberá publicarse en castellano, admitiéndose además otros idiomas. En aquellas pruebas en que las reglamentaciones internacionales no exijan otro idioma dará fe el texto castellano.

**6.3.** El Reglamento Particular deberá mencionar explícitamente, y en un apartado diferente, todas las disposiciones complementarias (no contrarias al CDI, ni a los reglamentos de la R.F.E. de A.) que el Organizador desee imponer.

**6.4.** Cualquier modificación y/o precisión al Reglamento Particular deberá realizarse mediante un complemento. Éste deberá estar fechado y numerado y será publicado en hojas de color amarillo.

**6.5.** Asimismo, los documentos confeccionados por los oficiales de la prueba y que sean objeto de publicación en el Tablón Oficial de Avisos deberán ser realizados en hojas de color amarillo.

**6.6.** Los complementos serán publicados por:  
**a)** El Organizador hasta la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos. Estos complementos deberán ser aprobados por la R.F.E. de A.  
**b)** Los Comisarios Deportivos a partir de la constitución del Colegio y hasta la conclusión del Meeting.

En ambos casos, y siempre que sea posible, los concursantes deberán firmar un acuse de recibo. En todo caso, siempre deberán publicarse en el Tablón Oficial de Avisos, siendo suficiente a efectos de notificación.

**6.7.** Cualquier modificación al Reglamento deberá respetar los artículos 66 y 141 del CDI.

**6.8.** Las modificaciones de estas P.C.C.C.T.E. o a los Reglamentos (deportivos y técnicos) de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España, deberán ser aprobados por la R.F.E. de A. con un mínimo de 12 días antes de la celebración de la siguiente prueba puntuable para el Certamen correspondiente.



## 7) CERTAMENES MONOMARCAS

En el caso de que una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España, esté incluida como puntuable para un certamen Monarca, todos los concursantes que se inscriban en la prueba con vehículos del modelo empleado en el mismo y que hayan realizado su inscripción en el Certamen Monarca, se entenderá que reúnen las características técnicas del certamen Monarca y que respetan su Reglamento, de tal forma que cualquier circunstancia que pudiera provocar la exclusión del vehículo del certamen Monarca acarreará también la exclusión de la prueba en sí misma, salvo que específicamente el concursante manifieste —al formular la inscripción en la prueba— que no toma parte en el certamen Monarca y que renuncia a sus derechos de clasificación en la misma, sus puntos y sus premios.

## 8) PUBLICIDAD

- 8.1. Cualquier persona o Empresa que haga publicidad relativa al resultado de una prueba o Certamen, indicará los datos precisos del resultado anunciado, la naturaleza de la competición o la categoría, la clase, etc., del vehículo y la clasificación o resultado obtenido.
- 8.2. En el enunciado de la publicidad a realizar deberá indicarse el nombre completo del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge o del Certamen Estatal, así como el nombre del Campeón de España o vencedor del Certamen y una alusión a la temporada en que consiguió el mencionado título.
- 8.3. Deberá indicarse, excepto en los Campeonatos de España de Marcas, el nombre del deportista que haya resultado Campeón de España, vencedor de una Copa o Trofeo, antes de indicar el nombre de la Marca del vehículo.

### Ejemplos de publicidad en un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España

- a) (nombre del deportista), Campeón de España de conductores del rallyes.
  - b) (nombre del deportista), con (marca del vehículo), Campeón de España de conductores de rallyes.
  - c) Campeón de España de conductores de rallyes (nombre del deportista) con (marca del vehículo).
  - d) Campeonato de España de Marcas de rallyes (nombre de la Marca).
  - e) (nombre del deportista), con (marca del vehículo), vencedor de la Copa de España de Grupo N.
- 8.4. Si la clasificación del Certamen no ha sido confirmada definitivamente por la R.F.E. de A. deberá indicarse al final de la misma: **“A falta de confirmación definitiva por parte de la R.F.E. de A.”**.
  - 8.5. Con anterioridad a la realización de la campaña publicitaria deberá remitirse al departamento de Comunicación de la R.F.E. de A. la propuesta de la misma, para obtener el VºBº previo y obligatorio.
  - 8.6. 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, podiums, reglamentos, impresos, etc.
  - 8.7. La publicidad sobre los vehículos deberá respetar la parte de la carrocería reservada a los números y placas de competición, no debiendo —en ningún caso— dificultar la correcta visión de éstos.
  - 8.8. Quedan prohibidos los paneles publicitarios que ocasionen modificaciones de la carrocería o del perfil del vehículo o que constituyan salientes.
  - 8.9. Queda prohibido cualquier tipo de publicidad luminiscente o reflectante.
  - 8.10. Los Organizadores podrán ofrecer a los participantes publicidad contratada por ellos, quedando éstos en libertad o no de aceptarla, excepto la ligada a los números y/o placas que tendrán carácter obligatorio.  
El rechazo de la publicidad facultativa podrá entrañar como máximo un aumento del doble de los derechos de inscripción previstos para los equipos que acepten dicha publicidad.  
Los equipos que hayan aceptado la publicidad optativa del Organizador y no la lleven durante la duración de la prueba serán sancionados con una penalización en metálico igual a los derechos de inscripción.
  - 8.11. Si un Organizador desea imponer cierta publicidad, deberá precisar claramente cuál es en el Reglamento particular y en las hojas de inscripción. Asimismo, deberá precisar, en el citado Reglamento, el emplazamiento y las dimensiones de la misma.
  - 8.12. Un Organizador no podrá imponer a un concursante una publicidad que esté en contradicción con los acuerdos publicitarios que éste hubiese contratado para su vehículo y equipo, excepto la ligada a los números y placas.
  - 8.13. Una publicidad optativa que se refiera a una marca de carburantes, de automóviles, de neumáticos o de lubricantes, no podrá ser objeto de derecho suplementario para un concursante que la rehúse.
  - 8.14. El Organizador no podrá intervenir sobre la publicidad que pueda llevar un vehículo o un participante, ni podrá oponerse a ella. No obstante, los Comisarios Deportivos pueden tomar las decisiones que estimen oportunas ante una infracción a las presentes Prescripciones.



- 8.15. La publicidad vinculada al patrocinio oficial de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España, será obligatoria con carácter prioritario para los participantes en el mismo. Sus características y emplazamientos serán precisados por la R.F.E. de A., previa consulta con las partes interesadas al aprobar el concierto publicitario, bien como parte integrante o como Anexo al Reglamento aplicable en el Certamen correspondiente.  
En pruebas puntuables exclusivamente para Certámenes aprobados por la R.F.E. de A., el Comité Organizador podrá imponer publicidades prioritarias o excluyentes del mismo ramo.
- 8.16. Parabrisas y demás superficies acristaladas  
Será de aplicación lo establecido por la FIA en el artículo 11 del art. 253 del Anexo J y en el artículo 211 del CDI.
- 8.17. El incumplimiento de la normativa establecida en el presente artículo, podrá dar lugar a la apertura de un Expediente Disciplinario por el T.N.A. y D.

#### 9) DERECHOS DE IMAGEN

Los derechos de imagen y de difusión pública de las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, pertenecen en exclusiva a la R.F.E. de A.

En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas pruebas implica para los concursantes, pilotos, copilotos y miembros de los equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa a la R.F.E. de A. de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tengan por convenientes. En certámenes Monomarcas, esta cesión se realiza igualmente a las Marcas convocantes del mismo y exclusivamente para su Certamen Monomarca.

En ningún caso la R.F.E. de A. podrá utilizar la imagen personal de personas físicas involucradas en una carrera para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo —ya sea a través de medios de comunicación o de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o cintas de vídeo— o para la promoción del deporte.

- 9.1. La instalación de cámaras on-board en los vehículos estará permitida de acuerdo a las siguientes indicaciones:
- a) El piloto o concursante deberán informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo en su vehículo.
  - b). Es responsabilidad del piloto que estos dispositivos se encuentren correctamente instalados de acuerdo a la normativa de seguridad y las indicaciones del personal técnico de la organización.
  - c) Es obligación del piloto y concursante facilitar las imágenes captadas por este dispositivo a la R.F.E. de A si esta lo requiriese.
  - d) Es responsabilidad del piloto y concursante coordinar con las distintas productoras o medios de comunicación el montaje de las cámaras on-board.
  - e) Es importante recordar que en beneficio de la imagen de nuestro deporte debe evitarse en todo momento el uso indebido del material captado por las cámaras on-board.

#### 10) SEGUROS

- 10.1. Los Organizadores de pruebas incluidas en el Calendario de la R.F.E. de A. se ajustarán a la normativa estipulada en materia de seguros por la citada Entidad.

La vigente Ley del Deporte y normativa que la desarrolla, establecen que todas las pruebas de carácter estatal y/o internacional celebradas en España deberán estar en posesión del preceptivo permiso de organización emitido por la Federación correspondiente y/o —en su defecto— por el CSD, que —en última instancia— tienen la responsabilidad de dichas pruebas.

En base a ello, la R.F.E. de A. asume la responsabilidad de la contratación directa de un seguro que cubre dichas pruebas.

- 10.2. Al expedirse el permiso de organización, una vez cumplidos los requisitos establecidos, la prueba queda asegurada con las coberturas y en los términos y condiciones que establece la Ley 21/2007 de 11 de julio, mediante la póliza de seguro contratada al efecto por la R.F.E. de A.
- 10.3. En caso de accidente en el que se hayan producido daños a personas o bienes, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo o —en su defecto— al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas.  
En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.
- 10.4. Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los Organizadores y los conductores titulares, quedan amparados por la Póliza de seguros contratada por la R.F.E. de A., quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.



- 10.5. Independientemente de dicho seguro de RC, los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.
- 10.6. Los concursantes y conductores, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la Entidad Organizadora de la prueba y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos.

## 11) OFICIALES Y PROFESIONALES DE ÁREA

### 11.1. Cuadro de oficiales de una prueba

Todas las personas que realicen funciones de oficial (normativa FIA y R.F.E. de A.) deberán estar en posesión de la licencia de oficial expedida por la Real Federación Española de Automovilismo, válida para la actual temporada y para el cometido a realizar.

El Comité Organizador o la Secretaría de Carrera (en el caso de que no se haya podido realizar antes por el Comité Organizador) serán los responsables de publicar:

- Relación completa y detallada de cada uno de los oficiales de la prueba.
- Comedido para el que han sido nombrados.
- Número de licencia.

Esta relación deberá ser publicada con anterioridad al comienzo de la prueba y contar con la aceptación de todos los oficiales. Los Colegios de Comisarios Deportivos de la prueba supervisarán que se lleve a efecto la publicación de la precitada relación.

En el caso de producirse alguna baja, por causas de fuerza mayor, quien sustituya a los oficiales inicialmente nombrados, deberán poseer la licencia válida para el cargo correspondiente.

El observador nombrado por la R.F.E. de A. podrá verificar la vigencia de dichas licencias y la presencia de los oficiales que actúen en la prueba.

### 11.2. Seminario de Oficiales

Los oficiales y/o profesionales de Área que se relacionan a continuación deberán haber asistido al Seminario de Oficiales realizado en el año en curso por la R.F.E. de A., como requisito obligatorio para poder figurar —en el cargo que se indica— en el cuadro de oficiales de una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España o para actuar fuera de España:

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Competición.
- Director de Carrera.
- Delegado Técnico.
- Jefe de Comisarios Técnicos.
- Secretario de Carrera.
- Jefe de Seguridad.
- Jefe de Cronometraje.
- Jefe Médico.

El Jefe Médico deberá cumplir además los siguientes requisitos:

- Ser licenciado en Medicina y Cirugía.
- Acreditar —como mínimo— una actuación en la temporada anterior.

Asimismo, los oficiales permanentes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España deberán asistir a las Jornadas de Trabajo de Oficiales Permanentes (excepto que hayan sido designados por primera vez).

### 11.3. Comisarios Deportivos

#### 1. Los Comisarios Deportivos:

- Deberán estar localizables en cualquier momento de la prueba de forma que puedan ser convocados a una reunión urgente.
- No podrán realizar funciones distintas de las previstas en el CDI.
- En pruebas internacionales, al menos uno de los Comisarios deberá ser de nacionalidad distinta a la española.
- En las pruebas puntuables para un Campeonato de España, que también lo sean para un certamen FIA o que se celebren en otro país y con normativa distinta, la R.F.E. de A. se reserva el derecho de nombrar un Colegio de Comisarios Deportivos específico para velar por el cumplimiento de la normativa del Campeonato de España a los efectos establecidos en el presente artículo y en todo aquello que —sin



interferir en la normativa aplicable en la prueba— pudiera afectar a los equipos que participan en el Campeonato de España.

2. Los Colegios de Comisarios Deportivos sin variar las resoluciones que pronuncien después de ser firmadas, pueden aclarar, no obstante, algún concepto que hubiera quedado confuso o rectificar cualquier error material que hubiese sido advertido.

Las aclaraciones a las resoluciones, podrán hacerse de oficio dentro de los 2 días siguientes al de la publicación de la resolución. Si es por petición de parte, deberán ser resueltas por el Colegio de Comisarios Deportivos en plazo no superior a las 48 horas desde la solicitud de la aclaración.

#### 11.4. Director de Competición

La R.F.E. de A. podrá designar un Director de Competición en las pruebas puntuables para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España.

El Director de Carrera trabajará en constante unión con el Director de Competición, quien tendrá plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las ordenes correspondientes pero sólo con la aprobación expresa del Director de Competición:

- Controlar el desarrollo de los entrenamientos (si los hubiere) y de la carrera (debiendo respetar los horarios).
- Proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios.
- Parar un vehículo (en cumplimiento de la normativa aplicable).
- Parar el desarrollo de los entrenamientos (si los hubiera) o de la carrera, si cree que puede ser peligrosa su continuación (de conformidad con el reglamento aplicable).
- Asegurar que la nueva salida (en la especialidad que así esté contemplado) se efectúe conforme al procedimiento establecido en cada caso.
- El procedimiento de salida.

#### 11.5. Relaciones con los participantes

Los Organizadores deberán nombrar —al menos— un Oficial responsable de las relaciones con los participantes.

La función de Comisario de Relaciones con los Participantes deberá ser confiada obligatoriamente a un oficial experimentado con licencia de Comisario Deportivo, de Director de Carrera o de Secretario de Carrera.

##### Funciones principales

- Proporcionar a los participantes información, aclaraciones o precisiones relativas a los reglamentos, al desarrollo de la prueba y al cronometraje y tener con ellos una permanente actitud de conciliación.
- Recibir las demandas o peticiones de los participantes e intentar solucionarlas con explicaciones precisas evitando en lo posible innecesarias intervenciones de los Comisarios Deportivos, Director de Carrera o Cronometradores, salvo que se trate de una reclamación (por ejemplo: de acuerdo con los cronometradores dar precisiones sobre los tiempos publicados aclarando las dudas del participante. En todo caso los Comisarios de Relaciones con los Participantes se abstendrán de manifestar opiniones o acciones que puedan generar protestas o reclamaciones.
- Permanecer en contacto con los Comisarios Deportivos y dirección de carrera a fin de estar informados de las decisiones que estos tomen en el desarrollo de sus funciones.
- Gestionar, en colaboración con la secretaría, la localización de los participantes convocados por los Comisarios Deportivos o por Dirección de Carrera y la transmisión o firma de documentos, citaciones, etc. emitidos por éstos. Para ello podrá ser ayudado por otros comisarios nombrados al efecto o por “runners”.

##### Presencia durante el desarrollo de la prueba

El plan de trabajo del Comisario de Relaciones con los Participantes deberá constar en el reglamento particular y en el Tablón de Avisos. Deberá ir acompañado de una fotografía y un número de teléfono móvil donde ser localizado.

Deberá ser fácilmente identificable. Para ello utilizará durante toda la prueba un chaleco de color verde que llevará impresa tanto en la parte delantera como en la trasera la inscripción Comisario de Relaciones con los Participantes.

Estará presente siempre que le sea posible en los lugares siguientes:

- en las verificaciones administrativas y técnicas
- en los briefing (donde podrá ser presentado a los asistentes)
- en la secretaría de la prueba o la secretaría de los Comisarios Deportivos
- en la salida de las etapas (rallys)
- en los parques de reagrupamiento (rallys)
- en los parques de final de etapa (rallys)
- en la salida del pit lane y en la preparilla (circuitos)
- en la secretaría de la prueba o en la de los Comisarios Deportivos al publicarse las Clasificaciones



#### **11.6. Comisarios de Ruta**

Deberán nombrarse suficientes oficiales de Ruta para cubrir una prueba. Esta función no deberá ser realizada —en ningún caso— por los Comisarios Deportivos, ni por personas sin la licencia correspondiente de oficial expedida por la R.F.E. de A.

#### **11.7. Oficiales en prácticas**

En el cuadro de oficiales de una prueba no podrán figurar más de un 15% de licencias en prácticas de las clases "OBP" y de un 25% para la clase "ODP", no pudiendo actuar con cargos de responsabilidad (Jefe de Cronometraje, etc.).

Los Organizadores de pruebas en las que actúen oficiales en prácticas deberán remitir una lista de estos oficiales a la R.F.E. de A., con anterioridad a la celebración de la prueba.

**11.8.** Ninguna Organización podrá incluir en los cuadros de oficiales de sus pruebas a miembros de la Junta Directiva de la R.F.E. de A., sin haber obtenido previamente el permiso del Presidente de la misma.

#### **11.9. Aceptaciones de cargo**

El organizador de una prueba no podrá incluir en la relación de oficiales (artículo 11.1.) a una persona que no haya aceptado previamente (por escrito) el cargo.

**11.10.** En el ejercicio de sus funciones, los oficiales únicamente podrán comunicar el resultado de sus operaciones a la R.F.E. de A., a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera. A los oficiales que incumplan esta normativa les será abierto un Expediente Disciplinario.

**11.11.** La R.F.E. de A. aprobará, de acuerdo con lo establecido en el art. 135 del CDI, el cuadro de oficiales de las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

Asimismo, la Real Federación Española de Automovilismo es la única cualificada para aprobar el nombramiento de oficiales, con licencia expedida u homologada por la misma, para actuar en pruebas internacionales (celebradas en España o fuera de nuestro país).

Las cualidades mínimas requeridas para actuar en pruebas internacionales en 2012 serán las siguientes:

**a)** Tener un mínimo de 4 actuaciones en pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, realizadas desde el 1 de Enero de 2011 hasta la fecha de solicitud de la licencia 2012.

**b)** Las actuaciones establecidas en el apartado anterior deberán ser realizadas en Meeting y organizadores distintos.

**c)** Asistir al Seminario de Oficiales, del año en curso.

En todo caso, en circunstancias puntuales, la R.F.E. de A., podrá realizar excepciones puntuales a esta normativa.

#### **11.12. Responsable de Prensa**

Los Organizadores deberán nombrar —al menos— un responsable de prensa que se encargue de atender a los medios desplazados a la prueba, así como elaborar los comunicados y mantener las noticias de la web. (Ver Anexo 7)

Esta persona deberá estar debidamente identificada en el Reglamento Particular de la prueba (fotografía).

### **12) DELEGADO DE SEGURIDAD-RESPONSABLE DE SEGURIDAD DE LA PRUEBA**

#### **12.1. Delegado de Seguridad de la R.F.E. de A.**

La R.F.E. de A. podrá nombrar un Delegado de Seguridad en las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. Este Delegado tendrá potestad para cancelar o retrasar la salida de unos entrenamientos, mangas clasificatorias, tramo cronometrado, carrera, etc, por motivos de seguridad.

Antes de proceder a la suspensión definitiva, contactará con Dirección de Carrera para comunicar el problema existente y conocer la opinión del Director de Carrera al respecto.

#### **12.2. Protocolo de actuación del Delegado de Seguridad**

1. En un plazo aproximado de 2 meses antes de la celebración de la prueba, y en el caso de ser necesaria una inspección previa, por ser una prueba nueva en el Calendario o tener diferencias notables en el recorrido con respecto a ediciones anterior o porque lo considere necesario la RFE de A., el Delegado de Seguridad contactará con el responsable de la prueba y acordarán —si hubiere lugar— una fecha (al menos 30 días antes de la celebración del evento) para realizar una visita y verificar el Plan de Seguridad elaborado por el Organizador con anterioridad.

2. La visita previa la realizará el Delegado de Seguridad, junto con el responsable de la prueba y el responsable de seguridad y en ella se estudiará el Plan de Seguridad y se comentarán los diferentes aspectos del mismo (según lo establecido en el Anexo H del CDI) y el Protocolo de Seguridad correspondiente a la especialidad de la prueba).



Se recomienda que el responsable de seguridad de la prueba forme parte de la confección del Plan de Seguridad y que sea conocedor de la prueba.

3. A continuación se realizará una inspección a la prueba (recorrido, Parques de Trabajo, de Asistencia, etc.) y se analizarán los diferentes aspectos relacionados con la seguridad del público, participantes, oficiales, así como zonas de aparcamiento, cortes de caminos, vallado de zonas y encintado de lugares que ofrezcan cierto riesgo.

Asimismo, en rallyes se analizarán los diferentes aspectos relacionados con el Road-Book.

4. Una vez acordados los pasos a seguir en cada caso, el Delegado de Seguridad y el responsable de Seguridad de la prueba, confeccionarán —en los días posteriores a la visita— un informe previo que será enviado a la R.F.E. de A.
5. Como norma general, el día anterior a las verificaciones, el Delegado de Seguridad llegará a la prueba. Desde ese momento y hasta al final de la misma se mantendrá en contacto con el Director de Carrera, el responsable de seguridad y con el Observador de la R.F.E. de A.
6. En el horario previsto para las verificaciones, el Organizador deberá dar al Delegado de Seguridad las acreditaciones del vehículo y una emisora para mantener un contacto continuo con Dirección de Carrera.
7. El Delegado de Seguridad y la persona designada por el Organizador o la R.F.E. de A., iniciarán el recorrido de la prueba en el horario establecido a tal efecto, resolviendo los problemas relacionados con la seguridad, debiendo estar en permanente contacto con Dirección de Carrera para que conozca dichos problemas.

En el caso de que el problema no pudiera resolverse, el Delegado de Seguridad, comentado el tema con el Director de Carrera, tomará una decisión al respecto. La conversación sobre un problema grave debe realizarse vía teléfono o frecuencia privada (si la hubiere).

8. Una vez finalizada la prueba, el Delegado de Seguridad emitirá un informe de la prueba y de las posibles mejoras que entienda deban realizarse en futuras ediciones. Este informe será enviado —a la mayor brevedad posible— a la R.F.E. de A.

### **12.3. Responsable de Seguridad de la prueba**

1. Los organizadores de pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España deberán nombrar un responsable de seguridad.
2. El responsable de seguridad deberá remitir a la R.F.E. de A. los datos de seguridad relativos a su prueba.
3. En caso de cualquier cambio o duda que afecte a temas de seguridad de la prueba, el responsable de seguridad deberá consensuar previamente sus criterios con la Comisión de Seguridad de la R.F.E. de A.

El responsable de seguridad de la prueba, deberá haber asistido al Seminario de Oficiales para poder ejercer el cargo.

## **13) ASISTENCIAS**

- 13.1. Las personas que actúen como Asistencias deberán estar en posesión de la licencia AS-E (Asistencia) de la R.F.E. de A.
- 13.2. Asimismo, el Organizador deberá exigir la presentación de la misma para hacer entrega de la documentación correspondiente de asistencia. Esta obligatoriedad estará prevista en el informe del observador.
- 13.3. Si en el Reglamento aplicable en un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España fuera obligatorio identificar a las asistencias, la R.F.E. de A. establecerá la identificación obligatoria que deben llevar las personas que realicen dicha asistencia.

### **13.4. Acreditación de vehículos de asistencia**

En los lugares donde sea obligatorio llevar una identificación en los vehículos de asistencia, queda prohibido el uso de vehículos (con motor o sin el —ejemplo: turismos, quads, motos, mini-motos, etc.) que no sean autorizados específicamente para ello.

El uso de vehículos (aún cuando tengan autorización) que no sea para realizar los trabajos propios de las asistencias está prohibido y su incumplimiento llevará la retirada de la acreditación (si la tuviera) o sanciones contra el equipo.

## **14) OBSERVADORES DE LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO**

### **14.1. Observador**

La R.F.E. de A. podrá nombrar un observador en las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y en las que soliciten Preinspección.



Este observador no tendrá función ejecutiva, pero sí de supervisión total para poder elaborar el posterior informe, teniendo libre acceso a todas las actuaciones, tanto en Dirección de Carrera, como de comisarios, cronometradores, etc.

#### 14.2. Observador Médico

La R.F.E. de A. podrá nombrar un Observador Médico en las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

Este observador médico podrá supervisar los medios humanos y materiales provistos por el Organizador, al objeto de elaborar un informe que remitirá a la R.F.E. de A.

#### 15) INSCRIPCIONES

15.1. El cierre de inscripciones se realizará —excepto que los reglamentos FIA indiquen otros distintos o que la R.F.E. de A. autorice excepciones— como fecha límite 7 días antes del principio de las verificaciones en pruebas internacionales y 5 en los demás casos.

15.2. En el Reglamento Particular de cada prueba se hará constar el importe de los derechos de inscripción. Estos derechos podrán ser doblados en el caso de que un concursante no acepte la publicidad optativa.

15.3. En el momento del cierre de las inscripciones, la organización confeccionará una lista —sin atribuir números— en la que constará el concursante, el(los) conductor(es), el vehículo, su Marca y grupo, clase, división o agrupación. Esta lista será enviada inmediatamente a la R.F.E. de A.

Además la Entidad Organizadora comunicará, por un medio que garantice el envío inmediato, a la R.F.E. de A. en el momento del cierre, el número de vehículos inscritos en cada uno de los grupos, clases, divisiones o agrupaciones admitidas en la prueba. En el caso de inscripciones realizadas por fax o correo electrónico (art. 72 del CDI), la organización —con la máxima urgencia— enviará a la R.F.E. de A. un acta complementaria a la del cierre, en el que consten los datos correspondientes; acta que deberá ir necesariamente acompañada de original o fotocopia de los fax o correo electrónico y sobres.

15.4. Si un organizador rechazara una inscripción de un piloto clasificado en un Campeonato del Mundo o de Europa en el curso de los últimos 2 años, deberá enviar en los dos días siguientes a su decisión, un expediente a la R.F.E. de A., quien lo tramitará a la FIA.

15.5. Una vez cerrada la inscripción no podrá ser admitido ningún otro equipo.

15.6. Un mismo vehículo no podrá ser inscrito, ni participar en dos pruebas o más del mismo Meeting.

15.7. La ausencia injustificada de un participante reglamentariamente inscrito a una prueba, deberá ser puesto en conocimiento de la R.F.E. de A. para proceder —si ha lugar— a la apertura de un Expediente Disciplinario.

No se podrán efectuar inscripciones en la que los primeros conductores o los vehículos figuren inscritos como XX.

#### 15.8. Formato estandarizado de las listas de inscritos

Al objeto que todos los Organizadores de pruebas de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España adopten el mismo formato a la hora de editar las listas de inscritos de los diversos certámenes, se han creado unas plantillas con los formatos estándar que deben aplicarse en cada tipo de disciplina automovilística.

Del mismo modo, esta R.F.E. de A. editará un formato de lista de inscritos de uso interno que contendrá, mayor información para uso exclusivo de los Oficiales, Cronometraje y Organizador.

#### RALLYES DE ASFALTO

Nº	CONCURSANTE	NAC. CC.AA	PILOTO COPILOTO	NAC. CC.AA	VEHÍCULO Marca - Modelo	CATEGORÍA (Desplegable)	TROFEO (Desplegable)	PRIORIDAD
		.	Piloto Copiloto	.				

Ejemplo:

Nº	CONCURSANTE	NAC. CC.AA	PILOTO COPILOTO	NAC. CC.AA	VEHÍCULO Marca - Modelo	CATEGORÍA (Desplegable)	TROFEO (Desplegable)	PRIORIDAD
1	PRODRIVE	G.B.	Curro Romero Diego Rivera	Esp. Esp.	Aston Martin -DB 9	A	GT	A



### RALLYES DE TIERRA

Nº	CONCURSANTE	NAC. CC.AA	PILOTO COPILOTO	NAC. CC.AA	VEHÍCULO Marca - Modelo	CATEGORÍA (Desplegable)	TROFEO (Desplegable)	PRIORIDAD
			Piloto Copiloto					

Ejemplo:

Nº	CONCURSANTE	NAC. CC.AA	PILOTO COPILOTO	NAC. CC.AA	VEHÍCULO Marca - Modelo	CATEGORÍA (Desplegable)	TROFEO (Desplegable)	PRIORIDAD
1	PRODRIVE	G.B.	Curro Romero Diego Rivera	Esp. Esp.	Aston Martin -DB 9	A	GT	A

### RALLYES TODO TERRENO

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO COPILOTO	NAC.	VEHÍCULO	GRUPO	TROFEO	PRIORIDAD
			Piloto Copiloto					

Ejemplo:

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO COPILOTO	NAC.	VEHÍCULO	GRUPO	CLASE	PRIORIDAD
1	PRODRIVE	G.B.	Curro Romero Diego Rivera	Esp. Esp.	Hummer H-1	T1	1	A

### RALLYES HISTORICOS

Nº	CONCURSANTE	NAC/CC.AA.	PILOTO COPILOTO	NAC./CC.AA	VEHÍCULO	CATEGORIA
			PILOTO COPILOTO			

Ejemplo:

Nº	CONCURSANTE	NAC/CC.AA.	PILOTO COPILOTO	NAC./CC.AA	VEHÍCULO	CATEGORIA
1	PRODRIVE	ESPAÑA/MADRID	CURRO ROMERO DIEGO RIVERA	ESPAÑA/MADRID ESPAÑA/MADRID	FORD ESCORT RS 2000	2

### MONTAÑA

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO	NAC.	VEHÍCULO	GRUPO	CLASE

Ejemplo:

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO	NAC.	VEHÍCULO	GRUPO	CLASE
1	Prodrive	G.B	Curro Romero	Esp.	Aston Martin DB9	GT	ES 17

### AUTOCROSS

Nº	CONCURSANTE	PROVINCIA	PILOTO	PROVINCIA	VEHÍCULO	CILINDRADA	DIVISION

Ejemplo:

Nº	CONCURSANTE	PROVINCIA	PILOTO	PROVINCIA	VEHÍCULO	CILINDRADA	DIVISION
1	Prodrive	MAD.	Curro Romero	SEVILLA	Aston Martin	4.500 cm	DIV. III



### KARTING

Nº	CONCURSANTE	NAC. CC.AA	PILOTO	NAC. CC.AA	CHASIS	MOTOR	NEUMATICOS
		.		.			

**Ejemplo:**

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO	NAC. CC.AA	CHASIS	MOTOR	NEUMATICOS
1	Prodrive	G.B	Curro Romero	Esp. AN.	FA RACING	SPEED ENGINE	MICHELIN

### CIRCUITOS

**Certamen MONOMARCA: un piloto**

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO	NAC.

**Ejemplo:**

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTO	NAC.
1	Prodrive	G.B	Curro Romero	Esp.

**Certamen MONOMARCA: dos pilotos**

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTOS	NAC.
			Piloto 1 Piloto 2	

**Ejemplo:**

Nº	CONCURSANTE	NAC.	PILOTOS	NAC.
1	Prodrive	G.B	Curro Romero Diego Rivera	Esp. Esp.

**Certamen un piloto – distintos tipos de vehículos**

Nº	CONCURSANTE	NAC	PILOTO	NAC	VEHÍCULO	CATEGORÍA (*)	CLASE (*)
		.		.			

(\*) si ha lugar.

**Ejemplo:**

Nº	CONCURSANTE	NAC	PILOTO	NAC	VEHÍCULO	CATEGORÍA (*)	CLASE (*)
1	Prodrive	G.B	Curro Romero	Esp.	Aston Martin DB9	GTS	XX

**Certamen dos pilotos – distintos tipos de vehículos**

Nº	CONCURSANTE	NAC	PILOTOS	NAC	VEHÍCULO	CATEGORÍA (*)	CLASE (*)
		.	Piloto 1 Piloto 2	.			

(\*) si ha lugar.

**Ejemplo:**

Nº	CONCURSANTE	NAC	PILOTOS	NAC	VEHÍCULO	CATEGORÍA (*)	CLASE (*)
1	Prodrive	G.B	Curro Romero Diego Rivera	Esp. Esp.	Aston Martin DB9	GTS	XX



## 16) NÚMEROS DE COMPETICIÓN

- 16.1. Cada vehículo será identificado por números de competición colocados antes de las verificaciones previas de modo que sean perfectamente legibles.
- 16.2. Las dimensiones reglamentarias vienen especificadas en el reglamento relativo a los números de competición y a la publicidad en los vehículos, del CDI y/o en la reglamentación del Certamen correspondiente.

## 17) CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS

- 17.1. Corresponde al concursante (o a su representante debidamente acreditado) la obligación de prestar la debida colaboración para ser informado de cualquier citación, resolución o convocatoria, realizado por el Director de Carrera, su adjunto o por el Colegio de Comisarios Deportivos en el desarrollo de una prueba y que afecte a su equipo.
- 17.2. Excepcionalmente, la citación, resolución o convocatoria será publicada en el Tablón de Avisos de la prueba y será suficiente a efectos de notificación, si no se ha podido comunicar personalmente al interesado por causas imputables al mismo.

En dicho caso, el Secretario de la prueba realizará un informe del proceso de citación realizado que será remitido al Colegio de Comisarios Deportivos para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Realizados estos tramites, el citado Colegio de Comisarios Deportivos podrá proseguir el expediente no pudiendo los concursantes afectados alegar ignorancia o desconocimiento por causa de ello.

## 18) VERIFICACIONES

### 18.1. Preliminar.

Las presentes normas se refieren a la organización y desarrollo de las verificaciones administrativas y técnicas y tiene valor vinculante, por lo que la inobservancia podrá suponer la aplicación de sanciones.

No obstante, en el caso de que dentro de un Reglamento General o Particular de un determinado Campeonato viniesen contempladas normas específicas sobre verificaciones, éstas prevalecerán sobre las que se especifican en este artículo.

Si bien estas normas se dirigen en particular a los organizadores, concursantes y Comisarios Técnicos y Deportivos, también deberán observarlas dentro de la competencia de cada uno, el Director de Carrera, otros Oficiales, los pilotos y cualquier otra persona interesada.

En las pruebas puntuales para Campeonatos, Copas y Trofeos de España, los únicos precintos válidos serán los suministrados por la R. F. E. de A.

### 18.2. Normas para los Organizadores.

#### 1. General.

Será obligatoria una verificación técnico-administrativa previa a cada prueba, así como otra verificación técnica más completa y detallada, una vez finalizada la misma.

Será prevista una verificación administrativa anterior al control técnico preliminar.

#### 2. Prescripciones reglamentarias.

El reglamento particular de la prueba deberá especificar los datos que a continuación se detallan:

1. Hora de comienzo y final de las verificaciones administrativas (con indicación de eventuales subdivisiones de horarios entre grupos, divisiones, números de competición, etc.) y lugar donde serán realizadas las mismas.
2. Hora de comienzo y final de las verificaciones técnicas preliminares (con indicación de eventuales subdivisiones de horario entre grupos, divisiones, números de competición, etc.) y lugar donde serán realizadas las mismas.

En el caso que lo requiera, se hará constar el horario y lugar donde se realizará un eventual pesaje de los vehículos (obligatorio o voluntario).

3. Lugar donde estará(n) instalado(s) el(los) parque(s) cerrado(s).
4. Lugar donde estará(n) instalado(s) el(los) parque(s) de trabajo.
5. Lugar donde se realizarán las verificaciones técnicas finales, y en su caso, donde se realizará el pesaje poscarrera, si fuera distinto de los anteriores.
6. Los Organizadores deberán procurar, en lo posible, la proximidad de todos los emplazamientos con la línea de salida y de llegada.
7. La verificación administrativa y técnica preliminar deberá finalizar, obligatoriamente, al menos, dos horas antes del inicio de la carrera.



### 3. Procedimiento de la verificación administrativa.

Las verificaciones administrativas se realizarán sobre la base de la lista oficial de inscritos y consistirá en:

1. Comprobación del boletín de inscripción y en particular del control de la firma del concursante y observar si las características del vehículo (Marca, tipo, categoría y cilindrada y con ésta el grupo y la clase) corresponden con la inscripción.
2. Ninguna modificación podrá ser aportada al Boletín de Inscripción salvo en los casos previstos por el reglamento.
3. Control de licencias.
4. Control en el pasaporte técnico-deportivo en caso de que la hubiera.
5. Control del documento destinado al equipamiento de seguridad declarado por el concursante y/o piloto. Este documento se podrá obtener en dichas verificaciones administrativas, en la web de la R. F. E. de A. ([www.rfeda.es](http://www.rfeda.es)) o solicitándolo a la misma. No se podrán realizar las verificaciones administrativas si el concursante no ha rellenado debidamente este documento.

### 4. Ficha de verificación técnica.

Los Organizadores, salvo las especificaciones de Circuito, confeccionarán una Ficha de Verificación para cada vehículo inscrito en la prueba, en la que constarán los datos del concursante, piloto, copiloto (en su caso), los datos del vehículo como marca, tipo y cilindrada, el número asignado, el grupo o división y la clase, y todos los apartados que deben controlarse en la verificación técnica.

En el caso que el organizador de una prueba no tuviera el impreso de esta ficha de verificación técnica, podrá solicitarla a la R. F. E. de A.

### 5. Infraestructuras para las verificaciones técnicas.

Todos los vehículos participantes deberán efectuar las verificaciones preliminares en el mismo recinto salvo decisión del Director de Carrera que, de acuerdo con los Comisarios Deportivos, podrán designar otro recinto anexo al primero. En este caso deberá publicarse un Complemento al Reglamento.

Los organizadores deberán prever:

1. Para las verificaciones preliminares, un espacio despejado y ventilado, cubierto sobre una superficie mínima de 8 metros cuadrados, por cada calle de verificación. El número de calles estará definido en función del número de vehículos inscritos y del número de Comisarios Técnicos (recomendable 2 Comisarios Técnicos por calle). Este espacio se cerrará convenientemente para impedir el acceso al público y solo se autorizará la presencia del concursante, piloto o representante autorizado por el concursante, durante el proceso de verificación de su vehículo, así como un máximo de dos mecánicos designados por él mismo.

El acceso al lugar de las verificaciones estará dispuesto para conseguir que la cola de vehículos que se forme, no obstaculice la libre circulación de los demás vehículos.

Debe instalarse un control horario a la entrada de las verificaciones técnicas. En dicho control, un oficial marcará la hora de entrada de cada vehículo.

Se recomienda especialmente la existencia de un Pre-Parque antes de las verificaciones.

2. Para la verificación final, se deberá prever un lugar cerrado (preferiblemente un taller mecánico o una nave o un box habilitado para ello) y dedicado a tal fin de manera exclusiva todo el tiempo necesario para efectuar los controles.

Sus dimensiones deberán permitir el control de un mínimo de 3 vehículos simultáneamente con suficiente privacidad.

El equipamiento debe incluir un elevador capaz para al menos 2.000 Kg o, en su defecto, un foso de dimensiones adecuadas, así como las herramientas necesarias para las labores de desmontaje.

El recinto deberá estar correctamente iluminado.

En las competiciones en Circuito, debe estar previsto un recinto cubierto para verificaciones técnicas y pesaje, de una capacidad mínima para 4 vehículos, que será obligatoriamente uno de los dos primeros boxes en el sentido de circulación del Pit-Lane. Es recomendable, el equipamiento de una plataforma o superficie elevada sobre el suelo, que permita la verificación por la parte inferior de los vehículos. Deberán preverse medios de transporte para aquellos vehículos que no puedan desplazarse al recinto de verificación por sus propios medios.

En la verificación final deberá preverse que solo puedan acceder a la misma los oficiales autorizados y el concursante o en su defecto el piloto u otra persona debidamente autorizada por el concursante, del vehículo que se esté efectuando el control. Además se puede permitir el acceso a 2 mecánicos del equipo que ayuden en las operaciones necesarias.



3. Pesaje. Para poder controlar el peso de los vehículos deberá preverse una balanza de una capacidad de, al menos, 1.500 Kg.

Las básculas aprobadas por la R. F. E. de A. serán las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán 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).

### 18.3. Normas para las verificaciones técnicas.

#### 1. Verificaciones preliminares.

1. Las verificaciones preliminares versarán principalmente sobre aspectos deportivos (licencias, seguros, etc.), formalidades del vehículo (placas, números, etc.), características del vehículo (marca, tipo, cilindrada, etc.), controlar —mediante la ficha de verificación o la lista de inscritos— si está inscrito en el grupo y clase que corresponde a cada vehículo, y muy especialmente los elementos de seguridad esenciales tanto del vehículo como del piloto y/o copiloto mediante los documentos destinados al efecto (arco de seguridad, extintor, arnés, cascos, traje ignífugo, etc.) así como su conformidad con el Código de Circulación (cuando proceda). Ello no implicará que se deba pasar por alto las irregularidades técnicas manifiestas que pueda haber en los vehículos.

Los deportistas deberán llevar los elementos de seguridad (vestimenta ignífuga, casco, sistema de retención de la cabeza (Hans), etc.) establecidos en el Anexo 2 de estas P.C.C.C.T.C.E. y declarados en el documento destinado al efecto y definido en el Art. 18.4.a.

2. Para corregir las posibles anomalías se deberá dar al concursante la posibilidad de presentar el vehículo a un nuevo control, hasta 60 minutos antes de la salida del primer participante o de los entrenamientos, a criterio de los Comisarios Deportivos. De estar contemplada esta posibilidad en el reglamento general o particular, estos prevalecerán.
3. En el caso de subsistir alguna duda sobre la conformidad de un vehículo con su Ficha de Homologación, el Anexo J del C.D.I. o con el reglamento técnico aplicable en su especialidad, comprobada en la verificación preliminar, una advertencia formal y por escrito será dirigida al concursante, seguido de un informe redactado por el responsable de los Comisarios Técnicos a los Comisarios Deportivos, quienes ordenarán el control de oficio de la presunta anomalía, en la verificación final (esto no será de aplicación en el caso que afecte a la seguridad).
4. Si en las verificaciones preliminares un vehículo no correspondiera con las características del grupo y/o clase en los cuáles se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los comisarios técnicos, ser transferido por decisión de los comisarios deportivos al grupo y/o clase que le corresponda.
5. Los números de carrera, las placas de rallye y los distintivos publicitarios, deberán estar colocados en el vehículo ANTES de que el vehículo acceda a la verificación preliminar.
6. En caso necesario, para asegurar que no haya posibilidad de sustituir un vehículo o de reemplazar algunos elementos, se podrá precintar y/o marcar.
7. Los comisarios técnicos, al terminar la verificación, y exclusivamente si el vehículo se encuentra conforme al reglamento en los puntos verificados, entregarán al participante un adhesivo de "verificado", como prueba de conformidad.

En el caso de que un vehículo no se encuentre conforme con el reglamento, no le será entregado el adhesivo de "verificado" hasta que no se hayan subsanado las anomalías, salvo indicación expresa de los Comisarios Deportivos. Este adhesivo deberá pegarse en el lugar visible desde el exterior, indicado por los comisarios técnicos.

8. Ningún vehículo podrá participar en los entrenamientos (si los hubiese) o en la carrera, si antes no ha sido controlado por los comisarios técnicos, y, por ello, estos no le han entregado un adhesivo de conformidad con el reglamento, o si el pasaporte o ficha técnica de seguimiento (caso de existir) no hubiera sido presentado.
9. Podrá denegarse la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad o por no estar conforme con los reglamentos de la especialidad.
10. El Director de Carrera podrá autorizar a exclusivo criterio, la verificación de aquellos vehículos cuyos concursantes hayan justificado a los Comisarios Deportivos que su retraso ha sido debido a una causa de fuerza mayor.

#### 2. Otras verificaciones.

##### 1. Verificación por modificación de un vehículo o por accidente

Cualquier vehículo que después de haber pasado la verificación, fuera desmontado o modificado de alguna forma que afecte a la seguridad del vehículo o a su equipo, que ponga en cuestión su legalidad o que se viera implicado en un accidente que supusiera consecuencias análogas, deberá presentarse de nuevo a una verificación para su comprobación.



## **2. Detención de un vehículo por accidente**

Los Comisarios Deportivos podrán solicitar en cualquier momento de la prueba que un vehículo que se haya visto implicado en un accidente, sea detenido para ser sometido a una verificación por los Comisarios Técnicos para conocer si ha quedado afectada la seguridad del vehículo.

## **3. Verificaciones itinerantes**

En rallyes podrán establecerse controles itinerantes en cualquier punto de tramo de enlace y en todas las zonas definidas como "Parque Cerrado".

Serán autorizadas por los Comisarios Deportivos y comunicadas, por escrito, al Director de Carrera, al Delegado Técnico y al Jefe de Comisarios Técnicos.

En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza para su ulterior verificación. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y entregarán al piloto un justificante donde se indique, el lugar y el horario de inicio y fin de la operación, el control efectuado y en el caso de que tuvieran alguna anomalía, lugar y hora que debe presentarse a la verificación de la pieza precintada y/o marcada.

El piloto firmara una copia para el Comisario Técnico con los mismos datos.

## **4. Verificaciones de fin de entrenamientos en circuito**

En circuito podrán efectuarse controles y verificaciones al final de las sesiones de entrenamientos cronometrados. En caso de duda se procederá como queda indicado en el apartado 18.4.c.

En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza.

Será siempre a petición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos y por escrito.

Le será entregado al concursante o en su defecto al piloto, un justificante en el que conste, lugar, hora y control a efectuar. El concursante o el piloto firmarán una copia para el Comisario Técnico con los mismos datos.

También se podrá proceder al precintado y/o marcado de los elemento de seguridad según lo dispuesto en el Art. 18.5.i.

## **5. Verificación de Oficio**

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar verificaciones de oficio, en particular sobre aquellos vehículos que hayan demostrado prestaciones excesivas o se tuviera información de que no están conformes con los Reglamentos.

Los concursantes aceptan que en las verificaciones de oficio no se les reconozca ningún reembolso en el caso de resultar aquella favorable.

## **3. Verificaciones Post-carrera.**

### **1. Verificaciones de llegada**

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. Se realizará sobre todos los vehículos designados por los Comisarios Deportivos.

### **2. Verificaciones finales**

Ordenadas por los Comisarios Deportivos, serán completas y detalladas. Estas deberán fijarse principalmente en que el vehículo cumpla con las exigencias del Anexo J del C.D.I. y/o este conforme con la reglamentación técnica aplicable, en función de la Clase, Grupo, Agrupación o División en la que haya sido inscrito.

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 Grupo, Agrupación o División.

## **18.4. Verificaciones. Normas para los concursantes.**

Los Concurantes están obligados a respetar las siguientes normas:

**a)** Para llevar a cabo la correcta verificación del equipamiento de seguridad de los concursantes y/o pilotos y/o copilotos y asegurar así su integridad física, éstos deberán rellenar un documento destinado a tal efecto en el que declaren dicho equipamiento/s y que deberán entregar firmado al Delegado Técnico en las verificaciones técnicas. Este o estos serán los que deban utilizar durante toda la temporada o la prueba/s en que participe.

Será responsabilidad del concursante y/o piloto y/o copiloto el correcto uso del equipamiento declarado a lo largo de toda la temporada, estando en la obligación de declarar cualquier cambio que quiera hacer en su equipamiento de seguridad al Delegado Técnico.



Estará obligado a presentar una copia actualizada si le es requerida por el Delegado Técnico, los Comisarios Técnicos o los Comisarios Deportivos en cualquier momento de la prueba, y que deberá haber rellenado previamente a las verificaciones administrativas, para su correcta comprobación por parte de los Comisarios Técnicos en las verificaciones.

**b)** Deberán cumplir rigurosamente los horarios de las verificaciones preliminares.

Los horarios de las verificaciones técnicas constarán con precisión en los reglamentos y el concursante deberá tener disponible todos los documentos exigidos.

No respetar el horario establecido para la verificación técnica preliminar, podrá comportar la NO AUTORIZACIÓN a tomar la salida, salvo comprobada causa de fuerza mayor, que será juzgada por los Comisarios Deportivos (ver Art. 18.3.1.i).

**c)** El concursante antes de acceder a las verificaciones técnicas deberá cumplir con lo establecido en el Art. 18.2.3 sobre verificaciones administrativas, y tener instalado en su vehículo, los números de carrera, las placas de rallye en su caso, la publicidad, etc., (Art.18.3.1.e) bajo pena de una penalización que puede llegar hasta no serle autorizada la salida.

**d)** En las verificaciones deberá estar presente el concursante o su representante debidamente acreditado.

A éste último le viene reconocido una representación voluntaria, por lo que esta legitimado para proponer o renunciar a cualquier reclamación o apelación, siendo sus decisiones, en cualquier caso, vinculantes para el concursante.

En rallies, y siempre que el concursante o persona que le represente no forme parte del equipo de a bordo, el primer piloto declarado en el Boletín de Inscripción asumirá todas las obligaciones y responsabilidades que incumban al concursante.

**e)** En cualquier verificación técnica, si le es requerida, obligatoriamente deberá presentar la Ficha de Homologación completa con todas las extensiones hasta la fecha de la prueba, o documento que le sustituya en su caso y la Ficha Técnica o el Pasaporte Técnico (si lo hubiera), bajo una penalización que puede llegar a no autorizarle la salida, o excluirle de la carrera. El concursante deberá tener presente que, cualquier juicio sobre la regularidad de su vehículo será expresado sobre la base de la Ficha de Homologación o documento que le sustituya en su caso, presentada por éste para el control técnico.

**f)** Ningún concursante cuyo vehículo haya superado la verificación técnica preliminar puede negarse a someter el mismo a cualquier otra verificación en cualquier momento de la prueba.

No obstante el concursante antes del inicio de la prueba, podrá evitar el desmontaje de las partes mecánicas de su vehículo, previo precintado y/o marcado, declarando por escrito que estas responden plenamente con la Ficha de Homologación y el reglamento que deba aplicarse y que se compromete en cualquier caso, incluso en el de abandono, a presentar el coche para su verificación al final de la prueba.

**g)** El vehículo debe estar conforme con su Ficha de Homologación o documento que le sustituya en su caso y con los Reglamentos, en todos los momentos de la prueba.

**h)** Los concursantes con vehículo lastrado o partes lastradas (si estuviera permitido) deberán declarar el lastre en las verificaciones preliminares. La fijación de los lastres implica el uso de herramienta para su desmontaje y deberá estar precintado por los Comisarios Técnicos.

Cualquier lastre no declarado o que no pueda ser precintado, no será considerado en las verificaciones y controles posteriores.

**i)** Los concursantes estarán obligados a suministrar en cualquier verificación técnica cualquier pieza o muestra que el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos creyeran necesario para su control.

En caso de no poder ser desmontada, la pieza será precintada y/o marcada para su posterior control, siendo responsabilidad del concursante el que estos se mantengan en perfecto estado.

El no cumplir alguna de estas indicaciones, entrañará la exclusión de la carrera.

**j)** En las verificaciones técnicas solo podrá estar presente el concursante o persona autorizada de éste (por escrito), del vehículo que se controle, incluso en las promovidas por reclamación o por apelación.

En las verificaciones (de oficio o las promovidas por reclamación o por apelación) el concursante del vehículo a verificar podrá designar como máximo a dos mecánicos a su cargo para las tareas de desmontaje, si los Comisarios Deportivos lo consideran oportuno o en su caso el Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina.

#### **18.5. Verificaciones. Normas para los Comisarios Técnicos.**

En el cumplimiento de sus funciones, los Comisarios Técnicos podrán estar asistidos por Controladores en prácticas y todos ellos deberán respetar las siguientes normas:

**a)** Desempeñaran sus funciones como los oficiales de la prueba responsables del juicio técnico relativo a los vehículos, con respecto a las normas reglamentarias que rijan la competición (Código Deportivo Internacional, Anexo J del C.D.I., reglamentos técnicos y deportivos y sus normas suplementarias, reglamento particular y sus anexos y complementos, así como las normativas estatales comunicadas vía circular o por cualquier otro



medio).

Deberán tener todo esto bien presente, bien cuando procedan a las verificaciones previstas en los reglamentos o a petición de la R. F. E. de A., de los Comisarios Deportivos o del Director de Carrera, bien cuando, en fase consultiva, sean requeridos por tales órganos para formular un juicio sobre alguna cuestión íntimamente ligada a la prueba.

En este último caso deberá ser consultado el Delegado Técnico de la R. F. E. de A. (si estuviera nombrado) y su parecer, si está en desacuerdo con los otros Comisarios Técnicos, será vinculante.

**b)** Deberán estar presente en el lugar de la verificación media hora antes de que se inicien las verificaciones técnicas preliminares y también de las verificaciones técnicas finales, permanecerán a disposición del Director de Carrera durante toda la prueba, y hasta que expire el plazo de reclamación a la clasificación general.

**c)** Las verificaciones técnicas que no consten en el Reglamento Particular de la prueba únicamente podrán ser realizadas por los Comisarios Técnicos a petición, por escrito, del Colegio de Comisarios Deportivos o de la Real Federación Española de Automovilismo.

Las verificaciones ordenadas por los oficiales o directamente por la R. F. E. de A. deberán ser realizadas sin excusa alguna.

Su incumplimiento llevará consigo la apertura de un Expediente Disciplinario para los oficiales correspondientes.

**d)** Los juicios de los Comisarios Técnicos son emitidos de forma singular y en el curso de la duración de su mandato en una prueba.

Si bien es obvio que se admite y es conveniente la consulta entre los Comisarios Técnicos la responsabilidad del juicio es totalmente personal de quien lo emite.

**e)** En el caso de que la R.F.E. de A. nombrara un Delegado Técnico en una prueba, este actuará como coordinador del resto de Comisarios Técnicos, y solo intervendrá de forma directa en la verificación cuando considere necesario resolver situaciones concretas o sea requerido por un Comisario Técnico. El criterio del Delegado Técnico será vinculante para el resto de Comisarios Técnicos nombrados por el Organizador.

**f)** Las verificaciones técnicas se harán de manera uniforme y sistemática y deberán desarrollarse en condiciones de tranquilidad y sin interferencias.

En el caso de que las operaciones fueran perturbadas por personas ajenas a la misma, por lo que no se pueda cumplir las condiciones establecidas, los Comisarios Técnicos deberán suspenderlas hasta que la situación así lo aconseje.

**g)** Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si esta, por sí misma, es suficiente para la exclusión.

Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del vehículo.

**h)** Los Comisarios Técnicos no deben aceptar declaraciones escritas del concursante aceptando la irregularidad del coche, con el fin de evitar el desmontaje del vehículo.

La verificación seguirá su curso, ya sea dispuesta de oficio o por reclamación.

**i)** Si una pieza del vehículo verificado o elemento del equipamiento de seguridad del piloto y/o copiloto verificado resultara irregular o subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos, en presencia del concursante o su representante autorizado por escrito.

La pieza(s) o elemento(s) retenida(s) será(n) devuelta(s) al concursante al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

Asimismo, si una vez se ha procedido a verificar la pieza y la convocatoria de las partes por los Comisarios Deportivos se pospone, dicha pieza deberá remitirse inmediatamente a la R.F.E. de A., para su custodia hasta que sea requerida por los Comisarios Deportivos.

Por último, si se presenta una apelación la pieza o elemento de seguridad en litigio será enviada al Tribunal Nacional de Apelación.

En el caso de proceder al precintaje de una pieza o elemento del equipamiento de seguridad del concursante y/o piloto y/o copiloto, esta deberá ser identificada con una etiqueta, donde se consignará el nombre de la pieza o elemento de seguridad, vehículo al que pertenece, fecha y además las marcas y precintos impuestos.

Esta etiqueta deberá ser firmada por el Comisario Técnico y el concursante o su representante, en el caso de negarse, firmarán dos testigos.



#### **j) CARBURANTE**

1. Durante el transcurso del meeting, los Comisarios Técnicos —a petición de los Comisarios Deportivos— podrán tomar muestras del carburante utilizado por los participantes, para analizar en un Laboratorio homologado por la R.F.E. de A.
2. La toma de muestras de combustible se realizará tomando cuatro muestras de un litro en bidones oficiales que serán debidamente identificados y precintados, según el procedimiento usado para el marcaje de piezas a retener.  
  
Por ello, todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 4 litros a su entrada en el parque cerrado al final de entrenamientos y/o de las carreras.
3. Un bidón servirá para la verificación correspondiente en el laboratorio homologado por la R. F. E. de A. De las restantes muestras de carburante del vehículo, una quedará en poder del concursante y las otras dos quedarán en poder de la R. F. E. de A. para un posible contraanálisis.
4. El combustible se extraerá de la rampa de inyección o de la conducción que alimenta el carburador, (dependiendo del sistema de alimentación), mediante una conducción que deberá proporcionar el concursante, de longitud suficiente para permitir el llenado de los bidones.
5. El laboratorio homologado por la R. F. E. de A. que reciba la muestra para analizar, está autorizado a romper los precintos, si los detalles concernientes al precintaje se ajustan al realizado por los Comisarios Técnicos. En caso de que los precintos de una de las muestras hayan sido violados o manipulados, el laboratorio informará a la R. F. E. de A. la cual citará al concursante y actuará en consecuencia.
6. Si el resultado del análisis es conforme, la R. F. E. de A. comunicará los resultados a las partes interesadas.
7. Si el resultado no es conforme, se comunicará al concursante afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de 3 días su muestra al laboratorio reconocido por la R. F. E. de A. para efectuar el contraanálisis. Será responsabilidad del concursante comunicar el resultado de dicho contraanálisis al Colegio de Comisarios Deportivos en las 24 horas siguientes.
8. En el caso en el cual este resultado sea diferente al efectuado en primer lugar, la R. F. E. de A. enviará al laboratorio otra de las muestras que obran en su poder y los Comisarios Deportivos, una vez recibido el resultado de este último análisis, decidirán al respecto.
9. Si el análisis de muestra enviada por el concursante no pudiera realizarse por haber sido manipulado el precinto, o por cualquier otra causa, el laboratorio informará a la R. F. E. de A. al respecto, quien procederá a remitir la segunda muestra en su poder para su análisis. En caso de coincidencia con la primera muestra analizada, las muestras analizadas se considerarán definitivas a todos los efectos. En caso contrario, los Comisarios Deportivos o —en su caso— el T.N.A. y D. decidirá al respecto.

#### **CARBURANTE OFICIAL**

Si la R.F.E. de A. establece un carburante oficial para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España, además de la normativa que se establezca en la reglamentación del mismo y en lo indicado anteriormente, serán de aplicación los siguientes apartados:

- a) La utilización del carburante oficial suministrado por la R.F.E. de A. será el único que se podrá utilizar.
- b) La utilización de un carburante diferente del oficial entrañará la exclusión de la prueba.
- c) Será obligatorio realizar “in situ” comprobaciones del carburante —con el material homologado por la R.F.E. de A.— de al menos los 3 primeros clasificados y 3 más elegidos por sorteo.
- d) Durante el transcurso de los entrenamientos oficiales y/o la carrera, los Comisarios Técnicos podrán tomar muestras del carburante utilizado por los vehículos participantes, para verificar, en primera instancia, su concordancia con la muestra oficial y su posible análisis posterior.

#### **k) Verificación del equipamiento de seguridad de los participantes**

##### **Para pruebas de 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 al 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 según el Art. 18.5.i e informar a los Comisarios Deportivos para que tomen las medidas oportunas.



**Para todas las demás especialidades:**

La verificación del equipamiento de seguridad será llevada a cabo en cualquier momento de la prueba debiendo encontrarse el equipamiento en total conformidad con el declarado en el documento destinado a tal efecto. En el caso de que el equipamiento no se corresponda con el declarado, no será autorizado a continuar la prueba hasta que las anomalías sean subsanadas.

**l)** Los Comisarios Técnicos deberán establecer y firmar bajo su propia responsabilidad los informes de las verificaciones efectuadas a los vehículos controlados en las verificaciones que les sean encargadas y deberán entregarlos al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos.

**18.6. Verificaciones. Comisarios Deportivos.**

**a)** Los Comisarios Deportivos pueden controlar en todo momento, las condiciones de legalidad de un vehículo de un concursante.

Salvo en caso de fuerza mayor, el Concurante deberá ser prevenido de esta intención; la hora y lugar de una verificación que quiera imponérsele no deberá comprometer su participación en los entrenamientos o en la carrera.

**b)** Podrán solicitar en el momento de las verificaciones técnicas, que un vehículo sea presentado por el concursante, con el fin de asegurar que las condiciones de conformidad se cumplan adecuadamente.

**c)** Podrán solicitar al concursante que suministre, durante las verificaciones técnicas y durante toda la manifestación, cualquier pieza o muestra.

**d)** Se recomienda a los Comisarios Deportivos que en el caso de una reclamación contra un vehículo, sometan a una verificación de oficio al vehículo del concursante reclamante y eventualmente a aquellos que sigan al reclamado en la clasificación de la prueba.

**e)** Los Comisarios Deportivos podrán autorizar en las verificaciones técnicas de oficio o reclamación que el concursante designe a un máximo de dos mecánicos a su cargo para las tareas de desmontaje de su vehículo (Ver Art. 18.4.i).

**f)** En las verificaciones promovidas ya sea de oficio o por una reclamación, los Comisarios Deportivos deberán comunicar por escrito al concursante afectado o en su defecto al piloto, del lugar, día y hora de la verificación, debiendo firmar éste el enterado o en el caso que se negara, lo firmarán dos testigos."

**19) PENALIZACIONES**

Además de lo que puedan establecer los reglamentos de los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, los oficiales deberán tener en cuenta que si esta infracción tiene como origen una falta en materia de seguridad (comportamiento en pista, etc.) o en la inscripción (no corresponderse el vehículo con lo declarado en la hoja de inscripción respecto a la normativa aplicable en el evento correspondiente), el concursante afectado podrá interponer una Apelación a una penalización contra la resolución de los Comisarios Deportivos de la prueba, pero no paralizará la misma (art. 152 del CDI) si no hay un acuerdo del TNA y D o de un Órgano superior, en el que se conceda una suspensión cautelar a propuesta del interesado.

Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán aplicar a las penalizaciones que consistan en una cantidad de tiempo a acumular al realizado por un piloto, o en una pérdida de los mejores tiempos realizados en una o varias vueltas, o en una pérdida de puestos en la clasificación de una sesión de entrenamientos o de una manga clasificatoria determinante del orden de salida o del derecho a participar en otra manga clasificatoria o en una carrera final posterior, dentro de un mismo meeting, y siempre que no sean los supuestos establecidos en el art. 152 del CDI, los Comisarios Deportivos deberán aplicar la siguiente norma:

Si la aplicación efectiva de este tipo de penalizaciones quedase en suspenso como consecuencia de la manifestación de la intención de apelar del interesado afectado, una vez que la sanción resultare efectiva y aplicable, —ya sea porque finalmente no se llegue a interponer en tiempo y forma la apelación anunciada, o por resultar ésta expresamente desestimada por resolución firme del órgano competente—, la sanción será aplicada —de hecho— de la siguiente forma:

1. En primer lugar, se aplicará y computará la penalización sobre la clasificación final de la sesión o manga clasificatoria en la que se produjo el incidente que la motivó, y se establecerá una clasificación revisada.
2. Si la nueva posición que ocupe el interesado en la clasificación revisada, implicase que éste no habría tenido derecho a participar en otra manga clasificatoria o carrera del mismo meeting, el piloto afectado será excluido de la clasificación final de todas las mangas clasificatorias o carreras posteriores del meeting, cuyo derecho a participar en las mismas hubiese resultado afectado por la aplicación de la penalización impuesta en la sesión o manga en la que se produjo el incidente.
3. Si la nueva posición que ocupe el interesado en la clasificación revisada, implicase que éste sí habría tenido derecho a participar en otra manga clasificatoria o carrera posterior del mismo meeting, pero tomando la salida desde una posición distinta en la parrilla, se efectuará de la siguiente forma:
  - a. Si la penalización consistía en una cantidad de tiempo a acumular al tiempo de referencia realizado por el piloto en la vuelta determinante de la parrilla o en la clasificación de la manga clasificatoria, esta misma cantidad de tiempo se añadirá al realizado por el piloto en las clasificaciones finales de todas las



mangas o carreras del mismo meeting, posteriores a aquélla en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, y se modificarán —en consecuencia— las clasificaciones finales de todas ellas.

- b. Si la penalización consistía en una pérdida de posiciones en la parrilla de salida de una manga clasificatoria o de una carrera, el piloto afectado perderá el mismo número de posiciones en las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras del mismo meeting, posteriores a aquélla en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, cuyas clasificaciones deberán ser también modificadas en consecuencia.
4. Si como resultado de las modificaciones de las clasificaciones llevadas a cabo en aplicación de las normas del “apartado 3” anterior, se diera el caso que el piloto afectado llegase a perder el derecho a participar en una siguiente manga clasificatoria o carrera, será de aplicación lo dispuesto en el “apartado 2”, y el afectado será excluido de las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras cuyo derecho a participar en ellas se hubiese visto afectado por la aplicación de la penalización.

#### **5. Sanciones en Metálico**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 157 del Código Deportivo Internacional, y al objeto de poder dar el más exacto cumplimiento al mismo, cuando el infractor no tuviera residencia legal en territorio español deberá abonar el importe de la sanción en efectivo (moneda de curso legal en España o de cualquier otro país con quien España mantenga tipo oficial de cambio) una vez agotado el periodo para interponer una posible apelación.

En caso contrario, y de acuerdo con lo establecido en el citado artículo, la licencia correspondiente estará suspendida hasta el pago de la misma y —por ello— el equipo sancionado no podrá seguir participando en la prueba.

#### **20) PARQUE CERRADO**

- 20.1. El Parque Cerrado será obligatorio en todas las competiciones en las que estén previstas verificaciones técnicas. El Reglamento Particular de la prueba precisará el lugar donde será instalado el Parque Cerrado.
- 20.2. En el interior del Parque Cerrado, cuyo acceso no será autorizado más que a los oficiales nombrados al efecto —de quienes dependerá el buen funcionamiento del Parque y serán los únicos autorizados a dar órdenes a los concursantes y pilotos—, quedará prohibida cualquier operación de comprobación, puesta a punto o reparación, salvo la que esté autorizada por los Comisarios Deportivos.
- 20.3. El Parque Cerrado será lo suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda acceder al mismo.
- 20.4. No llevar el vehículo al Parque Cerrado en el plazo y momento establecido en el Reglamento aplicable o sacarle de este antes de autorizarlo los oficiales de la prueba, será sancionado con la Exclusion del Meeting.

#### **21) CONTROLES MÉDICOS**

- 21.1. La R.F.E. de A. deberá ordenar la realización, por personal sanitario habilitado, de los controles de dopaje y demás actividades de protección de la salud, que determine la Comisión de Control y Seguimiento de la Salud y el Dopaje, tanto durante la competición como fuera de la misma.  
La R.F.E. de A. podrá ordenar los controles de dopaje en cualquier momento del desarrollo de la prueba.
- 21.2. En el caso de que en una prueba se efectúe un control de dopaje, la selección de los deportistas que deban someterse al mismo, se realizará atendiendo a lo dispuesto en la normativa vigente.

#### **22) ALCOHOL**

Con absoluta independencia de los controles de dopaje, en los que esta sustancia puede ser buscada y detectada, en su caso, con el procedimiento y las consecuencias ordinarias ya conocidas, como medida adicional y extraordinaria de seguridad, se considerará necesaria la puesta en funcionamiento de controles de alcoholemia en aire espirado, los cuales se deberán llevar a cabo a los deportistas, en cualquier momento de la competición (especialmente inmediatamente antes de los entrenamientos y/o carreras) en las distintas modalidades de nuestro deporte.

Estos controles, cuya causa y razón es exclusivamente el incremento de la seguridad en las pruebas deportivas, se llevarán a cabo por el personal que la Comisión Médica de la R.F.E. de A. designe, y con los etilómetros y equipos de los que dispone la Comisión.

Esta norma, de carácter reglamentario deportivo (no disciplinario), se podrá aplicar en las pruebas de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y pruebas de carácter estatal e internacional, e implicará que la detección de un nivel de alcoholemia en aire espirado superior a 0,1 miligramos/litro, impedirá la participación del deportista en la sesión de entrenamientos o en la competición antes de la cual haya sido detectada.

Estos efectos privativos de la participación en los casos de detección de alcoholemia positiva, serán los mismos que los derivados de la detección de un piloto sin lentes correctoras —en caso de precisarlas— o sin casco homologado.



El procedimiento de control se establecerá en cada prueba por el médico delegado por la Comisión Médica de la R.F.E. de A., de acuerdo con los Comisarios Deportivos. Respetará el derecho del deportista a realizar una segunda espiración y se dará parte de los resultados a los citados oficiales. Una vez desaparecida la situación del positivo, o siendo la alcoholemia detectada inferior a 0,1 miligramos/litro, el deportista podrá reintegrarse a la competición.

## 23) RECLAMACIONES Y APELACIONES

23.1. Será de aplicación lo establecido en los Capítulos XII y XIII del CDI.

23.2. Cualquier concursante podrá presentar una reclamación contra la conformidad de otro vehículo. Esta podrá versar sobre diferentes elementos mecánicos que deberán ser obligatoriamente especificados. En consecuencia, una única reclamación contra un vehículo podrá versar sobre un conjunto de diferentes elementos mecánicos, pero éstos deben ser especificados.

En cualquier caso las reclamaciones deberán concretarse sobre aspectos bien definidos, nunca sobre conceptos vagos o generales (ejemplo: no se podrá reclamar contra las prestaciones de vehículo, contra la estabilidad, contra el motor, etc. Sin embargo sí se podría reclamar contra un conjunto de elementos mecánicos del motor, que en el límite —si fueran exhaustivamente identificados— podrían constituir la práctica totalidad del conjunto).

Por otro lado, una reclamación podría contener diferentes conceptos pertenecientes a elementos mecánicos muy diferentes (ejemplo: podría versar sobre adición de material en la carrocería, frenos no homologados en el tren trasero, cilindrada del motor, diagrama del árbol de levas, bajos del motor y canalizaciones en el interior de la carrocería).

23.3. La caución para la reclamación queda establecida en MIL EUROS (1000 €). Si la reclamación entrañara el desmontaje (y consecuentemente su montaje) del vehículo se exigirá una fianza complementaria que será establecida en función de la naturaleza de la operación y de la tarifa horaria en vigor para la mano de obra en el lugar donde se realice el desmontaje y posterior montaje, y en función del vehículo de que se trate.

### TABLA DE TIEMPOS DE VERIFICACION Y MONTAJE/DESMONTAJE

Elementos:	Tiempo:
<b>ÁREA 1: CARROCERIA</b>	
a) Interior	3 horas
b) Exterior	3 horas
<b>ÁREA 2: SUSPENSION</b>	
a) Delantera	3 horas
b) Trasera	3 horas
<b>ÁREA 3: TREN RODANTE</b>	
a) Ruedas	1 hora
b) Frenos	4 horas
c) Dirección	4 horas
<b>ÁREA 4: TRANSMISIÓN</b>	
a) Caja de cambios	9 horas
b) Grupo	7 horas
c) Diferencial	10 horas
d) Embrague	6 horas
<b>ÁREA 5: MOTOR CULATA, CÁMARA DE COMBUSTIÓN</b>	
a) Cilindrada	9 horas
b) Relación volumétrica	10 horas
c) Junta culata	9 horas
d) Colectores	9 horas
e) Árbol de levas	14 horas
f) Válvulas, muelles	15 horas
g) Balancines, empujadores	15 horas
h) Poleas, cadenas, correas	4 horas
<b>ÁREA 6: MOTOR (BAJOS, CARTER)</b>	
a) Pistones, bielas	16 horas
b) Cigüeñal	12 horas
c) Volantes	7 horas
<b>ÁREA 7: MOTOR (ALIMENTACIÓN)</b>	
a) Carburadores	3 horas
b) Inyección	4 horas
c) Sobrealimentación	7 horas
<b>ÁREA 8: CATALIZADOR Y LINEA DE ESCAPE</b>	
a) Catalizador y línea de escape	3 horas



<b>TOTAL DEL VEHÍCULO</b>	75 horas
<b>CONJUNTO MOTOR (SIN ALIMENTACION)</b>	32 horas

Los tiempos establecidos se facturarán al precio que figure como hora de taller en el lugar donde se realice el desmontaje y posterior montaje. Si este precio oficial no existiese se facturará a 50 euros la hora.

- 23.4. Se exigirá una caución complementaria de 500 euros, si la reclamación se realizase sobre el peso del vehículo.
- 23.5. Si la reclamación abarcara varios elementos, la fianza será la acumulación de los diferentes gastos de verificación.
- 23.6. Si la reclamación fuese fundada se devolverán las fianzas al reclamante y el reclamado cargará con los gastos reales de la verificación.
- 23.7. Si la reclamación fuera infundada, el reclamante perderá la fianza de MIL euros y pagará los gastos reales de la verificación con cargo a la fianza complementaria, devolviendo el resto — si ha lugar— al reclamante. En caso contrario deberá abonar el resto del coste de la verificación.
- 23.8. En el caso de inocencia del concursante en una verificación de oficio, éste acepta que no se le reconozca ningún reembolso. En caso de que en la verificación de oficio se detectase una irregularidad, el concursante cargará con los gastos reales de la verificación.
- 23.9. La caución de apelación se establece en DOS MIL QUINIENTOS EUROS (2500 €).

#### 24) PREMIOS

- 24.1. Los premios mínimos establecidos en cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España serán independientes de los establecidos para otros Certámenes (Marcas, Clubs, clasificaciones autonómicas, etc.).
- 24.2. El pago de las primas de salida (en el Certamen donde estén establecidas) serán abonadas en el mismo momento y forma que todos los demás premios en metálico.
- 24.3. El Organizador podrá optar (excepto que esté reglamentado específicamente en el Certamen correspondiente) por abonar los premios en metálico al finalizar la prueba o mediante transferencia bancaria (si opta por la transferencia deberá realizarla en un plazo máximo de 48 horas después de finalizada la prueba). En el caso de que opte por ambas modalidades deberá incluir en la hoja de inscripción de la prueba las dos casillas para que cada concursante indique la que desea.

El incumplimiento de no abonar los premios en los plazos establecidos será penalizado con 1.000 euros por cada 7 días que retrase el pago de los mismos.

- 24.4. Si el Organizador establece la entrega de premios a la finalización de la prueba, el concursante está obligado a recoger los premios en el horario y lugar establecido en el Reglamento Particular, excepto en caso de fuerza mayor que pondrá en conocimiento del Organizador.
- 24.5. El derecho a percibir los premios en metálico caducará a los tres meses desde la fecha que alcance firmeza la clasificación.

#### 25) ACTAS DE CLASIFICACIÓN

- 25.1. Al final de la prueba, el Organizador enviará a la R.F.E. de A. —por un medio que llegue de forma inmediata— las actas de clasificación de la misma, debiendo constar los vehículos que tomaron la salida, el DNI o número de licencia de cada participante, número de vehículo, nombre del concursante, equipo, vehículo, tiempo, diferencia con el primero, puesto Grupo y Clase o División, etc.
- 25.2. En caso de no mediar ninguna reclamación, la organización suministrará al Observador de la R.F.E. de A. una copia firmada de la clasificación general y clasificaciones parciales.
- 25.3. El incumplimiento de lo establecido en este artículo conllevará las penalizaciones que estime oportunas la R.F.E. de A., dependiendo del tiempo de retraso en el envío de las clasificaciones.

#### 26) ANULACION DE UNA PRUEBA PUNTUABLE O CAMBIO DE FECHA

- 26.1. La falta de motivo suficiente para la anulación de una prueba puntuable a juicio de la R.F.E. de A., llevará consigo la pérdida de esa calidad para el Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, y además se podrá rechazar su inclusión en el Calendario Deportivo de la R.F.E. de A. del año siguiente.
- 26.2. En el caso de que esta anulación hiciera descender el número total de pruebas previstas en el reglamento del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge en cuestión, la R.F.E. de A. podrá modificar el número y calidad de las pruebas a retener e incluso declarar desierto el Certamen correspondiente.
- 26.3. La R.F.E. de A. es la única entidad capacitada para efectuar un cambio de fecha y lo hará únicamente por razones de fuerza mayor debidamente justificada. No se considerará razón de fuerza mayor aquella circunstancia que se produzca como consecuencia de una falta de previsión de la Entidad Organizadora.



26.4. Será imprescindible —para su estudio— que las propuestas vengan acompañadas del 100% de los derechos establecidos.

## 27) EMPATES Y RESULTADOS A RETENER EN LA CLASIFICACIÓN FINAL DE UN CAMPEONATO, COPA, TROFEO O CHALLENGE DE ESPAÑA

### 27.1. Empates

Si por aplicación de los reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España varios aspirantes totalizarán el mismo número de puntos, la regla de desempate será la siguiente:

- a) Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc..) por ellos en las clasificaciones de las pruebas 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 pruebas puntuables en las cuáles hayan tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
- c) En caso de nuevo empate, la R.F.E. de A. designará el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

### 27.2. Resultados a retener

Como norma general y siempre que el Reglamento del Certamen no indique lo contrario, serán de aplicación los siguientes apartados:

1. Las pruebas en las que no tome parte un equipo pueden ser tomados por éste como resultados a descontar.
2. A efectos de la clasificación general final, las exclusiones de pruebas o la no participación en ellas como consecuencia de sanciones no pueden ser tenidas en cuenta como resultados a descontar.

**Ejemplo:** Si el Certamen establece que el número de resultados a retener es el total de pruebas celebradas (8) menos 2, los equipos podrían tomar puntos de un máximo de 6 pruebas, descontándose las 2 peores (que podrían ser 2 a las que no hay asistido).

En el caso de tener alguno de los supuestos indicados en el presente artículo, se descontarán los 2 peores resultados, mas el (los) resultado(s) motivo de exclusiones o cumplimiento de sanciones.

## 28) DEMOSTRACIONES

Queda prohibido realizar demostraciones (trompos, etc.) que no estén previamente autorizadas por la R.F.E. de A. El incumplimiento a esta normativa será puesto en conocimiento del T.N.A. y D. para la apertura de un Expediente Disciplinario al deportista(s) que lo haya(n) realizado y al(los) oficial(es) que lo haya(n) permitido.

## 29) ENTREGAS DE PREMIOS DE LA R.F.E. DE A.

### a) Entrega de Copas y Trofeos de España

En la última prueba de cada Campeonato de España, la Real Federación Española de Automovilismo, hará entrega de las Copas y Trofeos de España, que anunciará con antelación a los pilotos que disputen cada certamen. La asistencia a estas Entregas de Premios es obligatoria para los premiados, que en caso de no asistir, perderán el trofeo.

### b) Gala de Campeones

Una vez concluidos los distintos Campeonatos de España, tendrá lugar la Gala de Campeones, donde deberán asistir los pilotos y representantes de Marcas convocados para recoger su trofeo.

En la Gala serán entregados los Trofeos de los distintos Campeonatos en sus modalidades absolutas.

La asistencia a la Gala de Campeones será obligatoria para todos los premiados. En caso de no asistencia por motivos de fuerza mayor, deberá ser informado convenientemente el Departamento de Comunicación de la R.F.E. de A.

## 30) APLICACIONES E INTERPRETACIONES DE LOS REGLAMENTOS

La R.F.E. de A. será la única cualificada para resolver las dudas que pudieran surgir en la aplicación o interpretación de las presentes Prescripciones Comunes y en los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.



### **DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA**

Las Federaciones Autonómicas integradas en la R.F.E. de A. podrán expedir, si así lo desean o consideran conveniente, fichas de homologación de vehículos, con validez exclusivamente dentro de su ámbito autonómico y para la participación en certámenes oficiales organizados por la federación autonómica que expida la ficha de homologación.

Las fichas expedidas, no podrán ser copias ni fotocopias de fichas de federaciones autonómicas, de fichas FIA, ni de facsimiles de fichas FIA, ni llevarse a cabo sobre papel FIA o similar al usado por la FIA. El incumplimiento de esta norma, será considerado como una infracción de una disposición reglamentaria de muy especial gravedad, a los efectos de su eventual enjuiciamiento como posible falta disciplinaria muy grave de las previstas en el art. 118. º de los vigentes Estatutos de la R.F.E. de A.

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA**

Cualquier imposición, o intento de imposición, de normas, condiciones u obligaciones al organizador de una prueba puntuable para los Campeonatos, Copas o Trofeos de España, no autorizadas por la R.F.E. de A., adicionales o no previstas por el Código Deportivo Internacional, las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, el Reglamento Particular de la Prueba aprobado por la R.F.E. de A., los Estatutos de la R.F.E. de A., y/o la Ley 10/90 del Deporte, y/o el R.D. 1835/1991 de Federaciones Deportivas, carecera de valor alguno, y será considerado como una infracción de una disposición reglamentaria de muy especial gravedad, a los efectos de su eventual enjuiciamiento como posible falta disciplinaria muy grave de las previstas en el art. 118. º de los vigentes Estatutos de la R.F.E. de A.

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA**

En las instalaciones deportivas para la práctica del automovilismo en todas sus clases y especialidades, sean permanentes u ocasionales, solo se podrán celebrar competiciones que cuenten con un permiso de organización, expedido por la federación autonómica del territorio en el que se encuentre ubicada la instalación deportiva, por la R.F.E. de A., o por la FIA, en función de que el carácter del evento en cuestión sea –respectivamente- autonómico, estatal o internacional.

Se entenderá por competición, cualquier evento en el que participen uno, dos o mas vehículos automóviles, sean juntos o separados, en el que se tomen tiempos a los participantes, y se establezca cualquier clase de clasificación de los mismos en función de la relación entre el espacio y el tiempo, o por comparación de los resultados realizados por una, dos o mas personas o vehículos, aunque sea –incluso- en diferentes fechas.

Si en un circuito (es decir, instalación deportiva para la práctica del automovilismo en todas sus clases y especialidades, sea permanente u ocasional) se llevase a cabo cualquier clase de competición, -tal y como han sido definidas en el párrafo anterior-, sin el preceptivo permiso federativo de organización, o con participación en las mismas de conductores de los vehículos que no dispongan de licencias federativas, se entenderá que la competición es ilegal, y, en tal caso, el circuito perderá automáticamente su homologación para la celebración en él de cualquier clase de competiciones deportivas, incluso en el supuesto de que estas competiciones fueran organizadas sin el conocimiento o sin el consentimiento del propietario del circuito, por un arrendatario de los inmuebles que constituyen las instalaciones deportivas.

Asimismo, se pone de manifiesto:

1º./ Que este tipo de competiciones incontroladas e ilegales pueden constituir un delito de imprudencia temeraria, del que deba 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 las mismas, ya sea a los propios participantes como a terceros, no estarán amparados por los seguros que se gestionan a través de esta R.F.E. de A.

3º./ Que la participación en esta clase de eventos constituye, para los titulares de licencias federativas expedidas por esta R.F.E. de A., una falta disciplinaria muy grave al amparo de lo previsto en el artículo 118, n), de los vigentes Estatutos de la R.F.E. de A.