

## *Prescripciones Comunes*

### **A LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS DE ASTURIAS**

Los artículos de carácter general recogidos en los Reglamentos de los Campeonatos de Asturias son de obligado cumplimiento para todas las Competiciones de carácter Autonómico de la especialidad correspondiente.

Asimismo, cuando en una prueba se celebre una competición puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo RFEdA o FIA y también una competición puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo de Asturias y haya vehículos que puntúen para ambos Campeonatos, las PENALIZACIONES aplicables en temas que no perjudiquen el normal desarrollo de la prueba (en cuyo caso será de aplicación el de mayor rango) será la que recojan los Reglamentos de cada Certamen (por ejemplo si en los Certámenes RFEdA o FIA se establece una penalización de 60 segundos y en la de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias (en adelante FAPA) por el mismo hecho 30 segundos, en las clasificaciones finales de los Certámenes RFEdA o FIA se establecerán 60" y en las de la FAPA 30").

Las penalizaciones correspondientes al Campeonato de Asturias (si fueran diferentes a las de los Certámenes RFEdA o FIA) se aplicarán en la clasificación final sino pudieran realizarse antes por no permitirlo el sistema informático. En ese caso debe indicarse mediante un asterisco en las clasificaciones que se publicaran antes de la final.

## **INDICE**

**Artículo 1.- GENERALIDADES**

**Artículo 2.- ASPIRANTES**

**Artículo 3.- COMPETICIONES PUNTUABLES Y CALENDARIO OFICIAL**

**Artículo 4.- VEHICULOS ADMITIDOS**

**Artículo 5.- PAGINA WEB**

**Artículo 6.- PERMISO DE ORGANIZACIÓN Y REGLAMENTOS**

**Artículo 7.- PUBLICIDAD**

**Artículo 8.- SEGUROS**

**Artículo 9.- OFICIALES Y OTRAS LICENCIAS**

**Artículo 10.- INSCRIPCIONES Y LISTA DE INSCRITOS**

**Artículo 11.- NUMEROS DE COMPETICION**

**Artículo 12.- VERIFICACIONES**

**Artículo 13.- PENALIZACIONES**

**Artículo 14.- CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS**

**Artículo 15.- PARQUE CERRADO**

**Artículo 16.- CONTROLES MEDICOS**

**Artículo 17.- CONTROLES DE SEGURIDAD DE ALCOHOL Y DROGAS**

**Artículo 18.- RECLAMACIONES Y APELACIONES**

**Artículo 19.- PREMIOS**

**Artículo 20.- INFORME FINAL**

**Artículo 21.- CLASIFICACIONES FIN DE TEMPORADA**

**Artículo 22.- DEMOSTRACIONES**

**Artículo 23.- PRUEBAS NO PUNTUABLES**

**Artículo 24.- APLICACIÓN E INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS**

**Artículo 25.- CEREMONIAS DE SALIDA**

## Artículo 1.- GENERALIDADES

**1.1.-** La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias (F.A.P.A.), poseedora del poder deportivo Autónomo, tutela la organización de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias que son de su propiedad exclusiva.

**1.2.** Excepto que sea aprobado expresamente por la FAPA, queda prohibido:

- La denominación de “Campeonato” el primer año de un nuevo certamen deportivo de carácter autonómico.
- La denominación de “Campeonato” para cualquier certamen monomarca de nueva creación.
- La utilización de la denominación “GRAN PREMIO”.

- Indicar por parte de un organizador cuya competición forme parte de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias, que dicho Certamen está subvencionado o apoyado financieramente, directa o indirectamente por una Empresa u organización comercial. **Esta potestad es exclusiva de la FAPA.**

**1.3.** La FAPA establece los siguientes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias:

- Campeonato de Asturias Rallyes de asfalto, Pilotos - Copilotos
- Campeonato de Asturias de Rallyes 2RM (sólo vehículos por ficha), Pilotos - Copilotos
- Campeonato de Rallysprint de asfalto, Pilotos - Copilotos
- Campeonato de Rallysprint de asfalto 2RM (solo vehículos por ficha), Pilotos - Copilotos
- Campeonato Asturias de Montaña
- Campeonato Asturias de Autocross y Tramos de Tierra
- Campeonato Asturias de Karting
- Campeonato Asturias de Slalom
- Campeonato Asturias de Escuderías
- Trofeo de Asturias de Rallyes para Vehículos Históricos (Velocidad)
- Trofeo de Asturias de Rallyes para Vehículos Históricos ( Regularidad Sport )
- Trofeo Asturias de Rallyes de Regularidad (50 km/h)
- Trofeo de Asturias de Energías Alternativas
- Campeonato de Asturias de Vehículos Eléctricos
- Trofeo Clases Pilotos y Copilotos en Rallyes, Rallysprint y Montaña

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

**1.4.-** Estas competiciones se podrán declarar desiertas si, en su clasificación final, no figuran al menos tres participantes y que al menos hayan participado en la mitad más una de las pruebas de cada Campeonato, Copa, Trofeo Challenge.

**1.5.-** Serán de aplicación por orden de prelación en estas competiciones.

- El Código Deportivo Internacional (C.D.I.).
- Las presentes Prescripciones Comunes y sus anexos.
- Los Reglamentos Deportivos de cada especialidad.
- Los Reglamentos Particulares de cada prueba.
- La Reglamentación de la RFEdA. en lo que pudiesen complementar a estas PP.CC.

**1.6.-** En todas las pruebas puntuables o no puntuables es obligatorio utilizar la imagen FAPA que deberá figurar en los siguientes elementos:

- Papelería, Cartelería y Publicaciones de la prueba.
- Podio de salida y llegada, y/o entrega de premios.

## Artículo 2.- ASPIRANTES

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

### 2.1. Concursante

Persona física o jurídica inscrita en una competición y provista de una licencia de concursante, expedida por:

- Por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias.
- Por otras Federaciones Autonómicas o por la RFEdA si así este recogido en el Reglamento de la especialidad.

### 2.2. Piloto

Persona que conduce un automóvil. Deberá estar en posesión de la siguiente documentación para participar en un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de la FAPA:

- 1.- Licencia** correspondiente de piloto válida para la temporada en curso.

La licencia deberá haber sido expedida por la FAPA,

- 2.-** Los deportistas con licencias expedidas por una Federación Autonómica distinta, podrán participar en pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Asturias y en general en pruebas inscritas en el calendario FAPA, cumpliendo los requisitos que establezcan las citadas Federaciones Autonómicas, siendo por ello responsabilidad de estas que los deportistas cumplan los requisitos médicos establecidos por la FIA y/o por la RFEdA para la práctica del automovilismo deportivo.

Dichos requisitos son:

#### SEGURO DEPORTIVO:

- Que la licencia está cubierta por el seguro obligatorio a que se refiere el art. 59.2. de la Ley del Deporte.
- Que el titular de la licencia se encuentra amparado por la cobertura establecida en el R.D. 849/1993 por el que se determinan las prestaciones mínimas del seguro obligatorio deportivo.
- Que dicha cobertura tiene un ámbito de validez que incluye todo el territorio del Estado Español.

- Fotocopia del DNI del interesado en vigor.

- Fotocopia del permiso de conducir en vigor, según lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley de Seguridad Vial, si ha lugar.

- En el caso de que el solicitante tenga más de 45 años cumplidos en el momento de la realización del Certificado médico, deberá aportar una prueba de Esfuerzo al Certificado médico.

- En el caso de que el solicitante tenga 30, 35 o 40 años cumplidos en el momento de la realización del Certificado médico, deberá aportar un ELECTROCARDIOGRAMA al Certificado médico.

**3.-** Las licencias deberán estar inscritas en el censo estatal de licencias deportivas elaborado por la RFEDA, como requisito imprescindible para admitir la inscripción.

### 2.3. Copiloto

Persona que participa en un Rallye formando Equipo con el piloto. Deberá estar en posesión de la siguiente documentación:

- Licencia** de piloto o copiloto correspondiente válida para la temporada en curso.

La licencia deberá haber sido expedida por la FAPA.

El deportista en posesión de licencia de piloto que figure en la inscripción de la competición como copiloto, NO podrá conducir el vehículo, excepto si la competición es puntuable para un Certamen de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias que así lo autorice expresamente.

**2.-** Los deportistas con licencias expedidas por una Federación Autonómica distinta, podrán participar en pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Asturias y en general en pruebas inscritas en el calendario FAPA, cumpliendo los requisitos que establezcan las citadas Federaciones Autonómicas, siendo por ello responsabilidad de estas que los deportistas cumplan los requisitos médicos establecidos por la FIA y/o por la RFEdA para la práctica del automovilismo deportivo.

Dichos requisitos son:

**SEGURO DEPORTIVO:**

- a) Que la licencia está cubierta por el seguro obligatorio a que se refiere el art. 59.2. de la Ley del Deporte.
- b) Que el titular de la licencia se encuentra amparado por la cobertura establecida en el R.D. 849/1993 por el que se determinan las prestaciones mínimas del seguro obligatorio deportivo.

**2.4.-** La normativa sobre expedición de licencias será la que establezca reglamentariamente la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias para el año en curso.

**2.5.-** La inscripción para optar a las Copas o Trofeos de Asturias en las que su Reglamento Deportivo así lo especifique se realizará en formulario tipo que será facilitado por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias y se realizará con fecha límite con 15 días de antelación a la celebración de la primera prueba en la que desee puntuar. NO se permitirá la inscripción solo para las dos últimas pruebas del Certamen.

**2.6.-** En las pruebas que además también fuesen puntuables para certámenes de carácter Nacional o Internacional, tanto los Competidores como los Pilotos y Copilotos inscritos en el apartado autonómico, deberán de estar en posesión de licencias expedidas dentro del ámbito territorial de la FAPA. Exceptuando la especialidad de Karting, Tramos de Tierra y Autocross.

**2.7.-** Todos los participantes inscritos en pruebas valederas para los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de Asturias que no estén en posesión de una licencia expedida en el ámbito territorial de esta Federación de Automovilismo del Principado de Asturias no optarán a los puntos que les pudiesen corresponder en función de su clasificación siendo estos asumidos por los licenciados F.A.P.A. a excepción de aquellos Campeonatos de Asturias declarados Open

**2.8.-** Para los campeonatos de Escuderías dentro de la especialidad de Rallyes será preceptivo que el piloto posea licencia expedida por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias pudiendo el copiloto poseer licencia no F.A.P.A.

**2.9.-** Para el Campeonato de Asturias de Escuderías puntuarán los dos mejores equipos de cada una de las siguientes especialidades:

- Rallyes- Rally Sprint – Montaña – Slalom-Autocross-Karting

Para poder optar a puntos en dicha clasificación es necesario que tanto la licencia de escudería como la de piloto sean expedidas desde la F.A.P.A.

Las Puntuaciones aplicables son las siguientes:

- Rallyes: 20 – 15- 12-10-8-7-6-5-4-3-2-1
- Rally Sprint: 14-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1
- Montaña: 14-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1
- Slalom: 8-6-5-4-3-2-1
- Autocross: 10-8-7-6-5-4-3-2-1
- Karting: 10-8-7-6-5-4-3-2-1

Para la clasificación final se tendrá en cuenta todos los resultados de la temporada, en caso de empate se tendrán en cuenta la calidad de los resultados siendo siempre el de más calidad la especialidad de Rallyes.

### Artículo 3.- COMPETICIONES PUNTUABLES Y CALENDARIO OFICIAL

**3.1.-** Serán puntuables para los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, las Competiciones que se especifiquen en el Calendario Oficial.

**3.2.-** Para formar parte del Calendario Oficial de la FAPA las pruebas no deberán poseer ninguna de las características que se citan a continuación:

- Estar solicitada una vez iniciada la temporada.
- Ser de nueva creación, en este caso se someterán a la correspondiente Inspección con el fin de determinar su posible puntualidad para la temporada siguiente.
- Aquellas en las que, tras su celebración, y una vez incoado y resuelto expediente sancionador por incumplimientos organizativos, la FAPA considerase que no se acreditan las suficientes garantías de organización quedaran excluidas por un periodo de un año.

- Las pruebas que a petición del Organizador no desearan ser puntuables.

- Aquellas que no se rijan por los Reglamentos emanados de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias.

No obstante, todas aquellas pruebas, fuese cual fuese la causa, que se desarrollasen fuera de la puntuabilidad de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de la FAPA, deberán cumplir con la Reglamentación específica de las especialidades de referencia, como si de una prueba puntuable se tratase, quedando a criterio de la FAPA, previo estudio del Reglamento Particular, la autorización de disposiciones complementarias, no vinculadas a la puntualidad de la prueba.

**3.3.-** Las pruebas valederas para Certámenes de carácter nacional o internacional que deseen formar parte de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de la FAPA, deberán programar una prueba paralela e independiente para los participantes de estos.

**3.4.-** Para que un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias, sea considerado como tal, tienen que celebrarse como mínimo tres pruebas puntuables. Excepto los Trofeos de Asturias reglamentados en el artículo 1.3 de estas Prescripciones Comunes.

#### **3.5.- Calendario Oficial**

Toda prueba automovilística que se celebre dentro del ámbito territorial del Principado de Asturias, deberá estar inscrita en el Calendario Oficial aprobado por la Asamblea General de la FAPA independientemente de la categoría, puntualidad o especialidad de la misma.

Para la inclusión en el Calendario Oficial, los Organizadores deberán:

- Presentar solicitud a la FAPA antes del 31 de JULIO del año anterior a su celebración.
- Hacer efectivos los correspondientes derechos de inscripción antes del 30 de noviembre del año anterior a su celebración.

**3.5.1.-** La falta de solicitud dentro de los plazos expresados, se entenderá como renuncia expresa del organizador a la inscripción de su prueba dentro del Calendario Oficial.

**3.5.2.-** Para la confección del Calendario Oficial se tendrán en cuenta los siguientes principios generales:

- Tratará de evitarse la celebración de dos pruebas en la misma fecha, aun tratándose de distintas especialidades, pero nunca podrán de ser coincidentes en la misma fecha, pruebas en las que estuviesen autorizados a participar un mismo tipo de vehículos.

- En pruebas de la misma especialidad se aconseja un intervalo mínimo de un fin de semana.
- Tendrán preferencia las fechas fijadas para las pruebas nacionales o internacionales, que se celebren en el ámbito de la comunidad autónoma del Principado de Asturias y sean valederas para sus campeonatos.
- Haber solicitado la inclusión en el Calendario Oficial de la prueba dentro de los plazos establecidos al efecto. (Art. 3.5).
- Se respetarán en la medida de lo posible, las fechas aproximadas de celebración de la prueba en años anteriores.

Las pruebas que sustituyan a alguna prueba suspendida, deberán celebrarse al menos 30 días después del anuncio oficial de la misma y siempre después de la celebración de la siguiente prueba del calendario oficial, de tal manera que todos los pilotos participantes en el campeonato, puedan ser avisados con tiempo suficiente de dicho cambio en el Calendario. No se podrá sustituir ninguna prueba una vez se haya disputado la mitad del campeonato.

**3.6.-**La inclusión dentro del Calendario Oficial de pruebas de nueva creación o de aquellas que hayan perdido los derechos antes expuestos, por suspensión el año anterior, cambio de fecha, no solicitud dentro de los plazos fijados, u otros supuestos, quedaran a expensas de adjudicación de fecha. Para esta adjudicación de fechas libres prevalecerán según el orden a continuación expuesto, los siguientes criterios:

- Por orden de solicitud y abono de derechos correspondientes.
- En caso de coincidencia en la fecha solicitada se establecen las siguientes preferencias dependiendo de la especialidad solicitada Rallyes, Montaña, Rallysprint, Karting, Autocross, Slalom, Otras especialidades.

**3.7.-**La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias será la única facultada para autorizar un cambio de fecha y lo hará única y exclusivamente por causas de fuerza mayor debidamente justificada. No se considerara razón de fuerza mayor aquella que se produzca como consecuencia de la falta de previsión de la Entidad Organizadora.

**3.8.-** En caso de pruebas no solicitadas dentro del periodo oficial será condición indispensable para su celebración, la solicitud de la misma, con abono de los derechos correspondientes y presentación de solicitud del Permiso de Organización (Artículo 7) con un plazo nunca inferior, a 60 días antes de la fecha solicitada.

#### **Artículo 4.- VEHICULOS ADMITIDOS**

**4.1.-** Serán admitidos a participar en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, los vehículos definidos en el Anexo 1 de estas Prescripciones Comunes o bien los definidos específicamente en los Reglamentos Deportivos de cada especialidad.

**4.2.-** Los equipamientos de seguridad tanto del vehículo como de los miembros del equipo deberán estar de acuerdo con lo especificado en los Anexos 1 y 2 o en algunas especialidades con lo definido en los Reglamentos Deportivos y Técnicos correspondientes.

**4.3.-** Toda irregularidad apreciada en la autenticidad de las identificaciones, certificados de homologación, etiquetas identificativas, etc. de los mencionados equipamientos, conllevará la NO AUTORIZACION a tomar la salida o la DESCALIFICACION de la prueba para el equipo infractor.

**4.4.-** En las pruebas del Campeonato de España de Rallyes y Montaña, en las que se permita la participación de vehículos admitidos en los Campeonatos de Asturias, y no en estos, serán de aplicación las siguientes excepciones:

- Los equipamientos de seguridad del vehículo y de los miembros del equipo deberán estar de acuerdo con la reglamentación en vigor aplicable en los Campeonatos de España.
- Estos vehículos deberán estar de acuerdo con la reglamentación técnica aplicable en los Campeonatos de Asturias. (Anexo 1).



## Artículo 5.- PAGINA WEB

Los organizadores y/o Promotores de todas las Competiciones puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, deberán tener una WEB que contenga información actualizada y detallada de la competición (antes, durante y después de su celebración). Esta página WEB podrá ser de uso exclusivo del Organizador de la Prueba, o bien hacer uso de las facilitadas por las empresas de servicios (cronometraje, inscripciones on line, etc.) existentes. Será de carácter obligatorio emitir un comunicado nada más finalizar la competición con lo más destacado, así como con los resultados provisionales.

En todo caso esta página WEB deberá mostrar la información que se relaciona en el siguiente cuadro:

<b>CONTENIDO</b>	<b>ANTES de la prueba</b>	<b>DURANTE la prueba</b>	<b>DESPUES de la prueba</b>
Comunicados de Prensa / Noticias	SI	SI	SI
Listas de Inscritos	SI	SI	SI
Programa Horario / Itinerario Horario	SI	SI	SI
Reglamento Particular	SI	SI	SI
Clasificaciones CCT y CH (Hasta el momento)	SI		
Clasificaciones / Tiempos On line		SI	SI
Contacto	SI	SI	SI
Complementos y Comunicados	SI	SI	SI

Se recomienda igualmente, facilitar información de los lugares de interés de la zona, recomendaciones turísticas, fotografías, videos, etc.

**5.1.** El Tablón Oficial de Avisos deberá estar instalado obligatoriamente en la página web Oficial, que se deberá reflejar en el reglamento particular el link, además de la ubicación del Tablón de Avisos Físico.

## Artículo 6.- PERMISO DE ORGANIZACIÓN Y REGLAMENTOS

### 6.1.- Permiso de Organización

Cada Organizador deberá dirigir una solicitud de Permiso de Organización a la Federación de Automovilismo del Principado Asturias conteniendo la siguiente documentación:

- La constitución del Comité de Organización.
- El Reglamento Particular para su aprobación.
- El Itinerario-Horario (Rallyes y RallySprint).
- El Plan de Seguridad.
- El desarrollo del recorrido (Montaña y Slalom).
- Licencia de Escudería o Club (EC-AS), expedida la Federación Automovilismo Principado Asturias y en vigor para el año en curso.
- El Cuadro de Oficiales ha de figurar en el Reglamento Particular, siendo imprescindible que cada Oficial esté en posesión de la licencia correspondiente y válida para el año en curso. (“no se admiten como válidas licencias en trámite”).
- Aceptaciones de cargo de los oficiales que constan en el Reglamento.
- Es imprescindible adjuntar el DNI del Director de Carrera como del Jefe de Seguridad y carnet de conducir en vigor y con puntos.

**6.1.1.-**La mencionada solicitud deberá presentarse, inexcusablemente con al menos 60 días antes de la fecha prevista para la celebración de la prueba.

**6.1.2.-**En el periodo de dos semanas posteriores a la presentación de la documentación indicada la FAPA pondrá en conocimiento del Organizador las eventuales modificaciones que deberán realizarse y dará su aprobación en caso de estar correcta, mientras no se dé su aprobación será un Reglamento Provisional.

**6.1.3.-**Todo lo dispuesto en los apartados anteriores será de aplicación por todos los Organizadores que actúen dentro del territorio asturiano, independientemente de la categoría, puntualidad o especialidad de sus pruebas.

**6.1.4.-**Toda solicitud presentada fuera de plazo, incompleta, errónea o dudosa, será rechazada.

**6.1.5.-** En las especialidades de Rallyes y Rallysprint una vez aprobado el Itinerario- Horario y con al menos 30 días de antelación a la celebración de la prueba el Organizador enviará a la FAPA, el Road Book a fin de proceder a su aprobación definitiva.

**6.2.-Los reglamentos de Copas, Trofeos, Promociones, etc. Promovidos por Clubs, Marcas o Establecimientos Comerciales,** al margen de los campeonatos establecidos por la FAPA, deberán presentarse para su estudio y posible aprobación con fecha máxima el 28 de febrero.

La FAPA se reserva el derecho de no aprobar el Reglamento del Certamen si el mismo se presenta fuera del plazo establecido.

**6.3.-**Las modificaciones de estas PCCCTA o a los Reglamentos (Deportivos y Técnicos) de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenges de Asturias, que se produjesen durante la temporada en curso, deberán ser aprobados por la FAPA con un mínimo de 15 días antes de la celebración de la siguiente competición puntuable para el Certamen correspondiente.

**6.4.-**En el caso de que una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias, este incluida como prueba puntuable para un Certamen Mono marca o de Promoción, todos los competidores que se inscriban en la prueba bajo las especificaciones o con vehículos del modelo empleado en ese Certamen Mono marca o

de Promoción y que hayan realizado su inscripción en estos, se entenderá que reúnen las características citados reglamentos propios acarreará también la exclusión de la prueba en sí misma, salvo que específicamente el competidor manifieste al formular la inscripción en la prueba que no toma parte en el Certamen Mono marca o de Promoción y que renuncia a sus derechos dentro de la clasificación de los mismos, sus puntos, sus premios y bonificaciones. El colegio de comisarios deportivos de las pruebas estará obligado a tratar las eventuales reclamaciones que pudieran presentar los participantes del mismo, en base a la reglamentación técnica del certamen, del mismo modo que las previstas en las prescripciones generales.

## **6.5.- REGLAMENTO PARTICULAR.**

**6.5.1.-** 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 FAPA) que el organizador desee imponer.

**6.5.2.-** Cualquier modificación y/o precisión al Reglamento Particular deberá realizarse mediante un Complemento. Éste deberá estar fechado y numerado y será publicado (página web) en hojas de color amarillo. Asimismo, los documentos confeccionados por los oficiales de la competición y que sean objeto de publicación en el Tablón Oficial de Avisos (página web) deberán ser realizados en hojas de color amarillo.

**6.5.3.-** Los Complementos serán publicados (página web) por:

**a)** El organizador hasta la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos. Estos Complementos deberán ser aprobados por la FAPA.

**b)** Los Comisarios Deportivos a partir de la constitución del Colegio y hasta la conclusión de la competición.

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 (página web), siendo suficiente a efectos de notificación.

**6.5.4.-** Los Reglamentos Particulares de las Pruebas deberán:

- Presentarse al menos 60 días antes de la celebración de la prueba para su aprobación por la FAPA. La no presentación en el plazo señalado, puede derivar en la no aprobación por falta material de tiempo para su estudio, siendo en este caso única y exclusiva responsabilidad del Organizador.

- La FAPA deberá aprobar el Reglamento Particular al menos 40 días antes de la celebración de la Prueba.

- Una vez aprobado, el Reglamento Particular, será publicado no menos de 15 días antes del inicio de la prueba, Si fuese publicado antes de su aprobación, deberá hacer figurar en el mismo el texto “Reglamento pendiente de aprobación por la FAPA”.

- En el Reglamento Particular, se deberá hacer constar los distintos Campeonatos, Copas o Trofeos para los que la prueba es puntuable.

**6.5.5.-** Cualquier modificación al Reglamento deberá respetar lo establecido en el CDI.

## Artículo 7.- PUBLICIDAD

**7.1.** Cualquier persona o Empresa que haga publicidad relativa al resultado de una competición 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.

**7.2.** 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.

**7.3.** Si la clasificación del Certamen no ha sido confirmada definitivamente por la FAPA deberá indicarse al final de la misma: "A falta de confirmación definitiva por parte de la FAPA".

**7.4.** Con anterioridad a la realización de la campaña publicitaria deberá remitirse al departamento de Comunicación de la FAPA la propuesta de la misma, para obtener el VºBº previo y obligatorio.

**7.5.** Se admitirá la publicidad, siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa, sobre los automóviles participantes, así como las que puedan contratar los organizadores sobre vallas, graderíos, pódiums, Reglamentos, impresos, etc.

**7.6.** 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.

**7.7.** Quedan prohibidos los paneles publicitarios que ocasionen modificaciones de la carrocería o del perfil del vehículo o que constituyan salientes.

**7.8.** Queda prohibido cualquier tipo de publicidad luminiscente o reflectante.

**7.9.** 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 competición serán sancionados con una penalización en metálico igual a los derechos de inscripción.

**7.10.** 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.

**7.11.** 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.

**7.12.** 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.

**7.13.** 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 PCCCTCE.

**7.14.** La publicidad vinculada al patrocinio oficial de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias, será obligatoria con carácter prioritario para los Participantes en el mismo. Sus características y emplazamientos serán precisados por la FAPA, 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 un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge Monomarca, el Comité Organizador podrá imponer publicidades prioritarias, excluyentes de otras del mismo ramo.

El parabrisas delantero deberá quedar libre de toda publicidad, a excepción de una banda que tenga una altura máxima de 10 cm en la parte superior del parabrisas. (Art. 16.7 del C.D.I.)

Se autoriza una banda parasol adicional, a condición de que permita a los ocupantes ver las señales de tráfico (semáforos, señales de tráfico....) (Artículo 253.11 del Anexo J).

A condición de que la visibilidad trasera quede garantizada por dos espejos retrovisores exteriores, se autoriza la colocación de publicidad sobre la luneta trasera, respetando los espacios previstos para el número de competición y la publicidad suministrada por el organizador.

**7.16.** El incumplimiento de la normativa establecida en el presente artículo podrá dar lugar a la apertura de un Expediente Disciplinario por el CAD.

## Artículo 8.- SEGUROS

**8.1.** Los organizadores de pruebas incluidas en el Calendario de la FAPA 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 tengan el carácter que tengan, 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.

**8.2.** 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 FAPA.

**8.3.** 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.

**8.4.** Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los organizadores y los pilotos titulares quedan amparados por la Póliza de seguros contratada por la FAPA, quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios pilotos o automóviles participantes.

**8.5.** Independientemente de dicho seguro de RC, los competidores y pilotos quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.

**8.6.** Los competidores y pilotos, en caso de accidente, eximen de toda responsabilidad a la Entidad Organizadora de la competición y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos.

## Artículo 9.- OFICIALES Y OTRAS LICENCIAS

Todas las personas que realicen funciones de oficial deberán estar en posesión de la licencia de oficial, 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 como norma general 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 FAPA podrá verificar la vigencia de dichas licencias y la presencia de los oficiales que actúen en la prueba.

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, podrá nombrar para las pruebas que tengan carácter territorial, dos Comisarios Deportivos y un Delegado Técnico que se integrarán en el Cuadro de Oficiales de dicha prueba. Estos oficiales así nombrados no tendrán más misión que las especificadas para ellos en el C.D.I.

Todos los Oficiales partícipes en una prueba se constituirán en Jueces de Hechos de la misma.

### 9.1 COMISARIOS DEPORTIVOS

#### 9.1.1.- Los Comisarios Deportivos

— Deberán prever un programa de reuniones durante el desarrollo de la prueba, de las cuales se levantarán actas, así como de sus decisiones.

— 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.

#### 9.1.2.- Los Colegios de Comisarios Deportivos

- Los Colegios de Comisarios Deportivos estarán integrados por un número impar de miembros con un mínimo de tres y un máximo de cinco.

- Los Colegios de Comisarios Deportivos, sin variar las resoluciones que pronuncien después de ser firmadas, pueden aclarar 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.

### 9.2.- DIRECTOR DE CARRERA

#### El Director de Carrera

- Podrá ser al mismo tiempo secretario de la Prueba y podrá contar con la asistencia de adjuntos.
- Sera el responsable de que la Prueba se desarrolle de conformidad con el reglamento aplicable.
- Presentará a los comisarios deportivos cualquier propuesta relativa a cambios de Programa Oficial y a faltas, infracciones o reclamaciones de un Concursante.
- Recibirá las reclamaciones, y las transmitirá sin dilación a los Comisarios Deportivos, que decidirán al respecto.
- Cumplirá con todas las responsabilidades inherentes al cargo que se especifican en el CDI.

### **9.3.- Delegado de Seguridad FAPA y Responsable de Seguridad de la Prueba**

**9.3.1.-** La FAPA podrá nombrar un Delegado de Seguridad en las Competiciones puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias. 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 el Director de Carrera para comunicar el problema existente y conocer su opinión al respecto.

**9.3.2.-** Los organizadores de Competiciones puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias deberán nombrar un responsable de seguridad.

**9.3.3.-** El responsable de seguridad deberá remitir a la FAPA los datos de seguridad relativos a su competición.

**9.3.4.-** 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 FAPA.

### **9.4.- Delegado Técnico FAPA.**

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias podrá nombrar un Delegado Técnico que supervisara y coordinará la labor del resto de los Comisarios Técnicos de la prueba, siendo su opinión y decisiones serán vinculantes para los demás.

### **9.5.- Observador La FAPA**

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias podrá nombrar un Observador en las Competiciones puntuables para un Campeonato, Copa o Trofeo de Asturias. 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.

### **9.6.-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 conocimiento tanto de la reglamentación, como de los diferentes tramites a realizar para orientar a los concursantes.

#### **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 solicitudes 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 –mínimo- los lugares siguientes:

- en las verificaciones
- 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 (rally)
- en los Parques de Reagrupamiento (rally)
- en los Parques de final de Etapa (rally)
- en la salida del PitLane y en la Preparrilla (circuitos)
- en la secretaría de la prueba o en la de los Comisarios Deportivos al publicarse las Clasificaciones

#### **9.6.1- Cronometraje**

En todas las pruebas incluidas dentro de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, así como paracertámenes nacionales o internacionales que se celebren dentro del ámbito de la comunidad autónoma asturiana, sea cual sea la especialidad, el Organizador podrá optar por delegar el cronometraje en la F.A.P.A., o asumir la responsabilidad del cronometraje, en cuyo caso deberá:

- Designar un Oficial Responsable del Cronometraje, con licencia en vigor.
- Designar a los oficiales cronometradores, que deberán estar en posesión igualmente de la licencia de cronometrador.
- Remitir a la FAPA los datos de la empresa que realizará el cronometraje (Nombre, CIF o NIF y en general los datos que la capaciten para desarrollar una labor comercial).
  
- Remitir un informe a la F.A.P.A. en el que se haga constar, el material que va a ser utilizado, el programa informático de gestión de tiempos a emplear, los medios e infraestructuras con las que se va a contar, y en general todos los aspectos que intervengan en el cronometraje.
- En caso de requerir, material de cronometraje o señalización de la F.A.P.A. deberá de solicitarse con una antelación de 15 días, además de nombrar un responsable del mismo, teniendo este nombramiento, que ser aceptado por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias.

En todos los casos la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias se reserva el derecho a inspeccionar todo el proceso relativo a la gestión del cronometraje, llegando incluso a asumir el mismo, si entendiese que no se ofrecen las garantías suficientes para su correcto funcionamiento.

#### **9.7.- Asistencia y Vehículos de Asistencia.**

**9.7.1.-**Las personas que actúen como Asistencias deberán estar en posesión del documento deportivo establecido por la Federación correspondiente. Si en el Reglamento aplicable en un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias fuera obligatorio identificar a las asistencias, la FAPA establecerá la identificación obligatoria que deben llevar las personas que realicen dicha asistencia.

#### **9.7.2.- 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 él —ejemplo: turismos, quads, motos, mini-motos, etc.) que no sean autorizados específicamente para ello.

El uso de vehículos (aun 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.



## **9.8. ACEPTACIONES DE CARGO**

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

**9.8.2.-** La FAPA aprobará, de acuerdo con lo establecido en el CDI, el cuadro de oficiales de las Competiciones puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

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

**9.8.3.-** Toda Organización que pretenda incluir dentro de su Cuadro de Oficiales a miembros de la Junta Directiva de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias deberá contar con la autorización de este y el permiso expreso del Presidente de la misma.

**9.9.-** Todos aquellos oficiales que quede demostrado no cumplan correctamente con sus atribuciones podrán ser propuestos por la FAPA para la realización de colaboraciones con equipos participantes en los distintos Campeonatos de Asturias. Sin haber realizado dichas colaboraciones no se podrá realizar ninguna labor como oficial en las siguientes pruebas.

## **10.- INSCRIPCIONES Y LISTA DE INSCRITOS**

**10.1.-** Todo competidor que desee participar en una prueba puntuable para los Campeonatos de Asturias, debe cursar la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada en todos sus requerimientos, por los medios que la Organización tenga a bien establecer (On-line, email, correo, etc.). Todos los datos relativos a la inscripción (dirección secretaria, teléfonos, fechas apertura y cierre, etc.) deben de figurar detalladamente en el Reglamento Particular de la Prueba.

**10.2.-** Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el competidor se somete por sí mismo y por sus pilotos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, y se compromete a conocer y aceptar los reglamentos aplicables en el Campeonato de Asturias de la especialidad y el reglamento particular de la prueba en que se inscribe.

**10.2.1.-** Los concursantes, pilotos y copilotos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en el momento de realizar la inscripción.

### **10.3.- PLAZOS DE PRESENTACION**

**10.3.1.-** La apertura de inscripciones se iniciará en día laborable a las 09.00 h. aproximadamente un mes antes del comienzo de la Prueba

**10.3.2.-** El cierre de inscripciones se realizará diez días antes como norma general el miércoles de la semana anterior a la competición a las 20,00 horas. Antes de las 13:00 horas del lunes anterior a la prueba ~~martes posterior~~, deberán comunicar a la FAPA el número total de vehículos inscritos.

### **10.4.- ADMISION DE SOLICITUDES**

**10.4.1.-** El Comité Organizador es el único responsable de la recepción y admisión de las inscripciones no pudiendo en ningún caso delegar esta función en terceros.

**10.4.2.-** De acuerdo con lo especificado en el Artículo 3.14 del C.D.I., un organizador podrá rechazar una

inscripción, siempre que las causas de dicho rechazo estén lo debidamente justificadas, documentadas y motivadas y previo análisis de la FAPA, esta así lo entendiéndose.

**10.4.3.-**El motivo deberá de ser comunicado por escrito al competidor implicado y a la FAPA lo más tarde cuatro días antes de la prueba. En todo caso la decisión nunca podrá contravenir lo especificado en el Art. 1.2 del C.D.I.

**10.4.4.-**El Organizador se reserva el derecho a establecer un número máximo de participantes.

Si este número fuese sobrepasado, los participantes admitidos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

- Participantes asiduos del Campeonato (incluyendo las Copas o Trofeos, aprobadas por la FAPA). Los deportistas que no hayan participado en —al menos— un 50% de los rallyes puntuables realizados hasta la competición en la que deseen inscribirse, no podrán ser considerados asiduos, salvo autorización expresa de la FAPA.
- **Orden de recepción de las inscripciones.**
- A criterio del organizador de la competición
- Este Artículo sólo tiene validez los primeros siete días desde la fecha de apertura de las inscripciones.

**10.4.5.-** Un mismo vehículo no podrá inscribirse ni participar en dos Competiciones, o más de una misma prueba excepto lo reglamentado para la especialidad de slalom.

**10.4.6.-** Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones administrativas, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción.

**10.4.6.1.-** Excepcionalmente y por una causa debidamente justificada, acreditada y solicitada por el competidor, se autorizará el cambio de vehículo hasta el inicio de las verificaciones administrativas.

**10.4.7.-** Está prohibido el cambio de Competidor después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo (en Rallye) puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los Organizadores antes de las Verificaciones Administrativas.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las Verificaciones Administrativas y antes de la publicación de la lista de autorizados a tomar la salida.

**10.4.8.-**Solamente la FAPA puede autorizar el cambio de los dos miembros de un equipo (rallye) o del piloto (montaña).

## **10.5 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN**

**10.5.1.-** Los Derechos de Inscripción serán fijados anualmente en su importe máximo, por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias en Anexo a las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias y deberán ser abonados según normativa de estas, para que la inscripción este completa. En el Reglamento Particular de cada competición 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. Estas especificaciones serán igualmente aplicables en aquellas pruebas que formen parte de Certámenes RFEDA o FIA y que sean puntuables para los Campeonatos FAPA.

**10.5.2.-**El importe de los derechos de inscripción se hará efectivo mediante ingreso en cuenta bancaria que el organizador hará constar en el reglamento particular y en el boletín de inscripción.

**10.5.3.-** La falta de justificante del ingreso de los Derechos de Inscripción dentro de los plazos establecidos, invalidará toda solicitud de inscripción recibida. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total del importe de estos derechos de inscripción.

**10.5.4.-** Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:

- En el caso de que la prueba no se celebrara.
- A los equipos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
- Se reembolsará el 75% a los competidores que por causas justificadas y documentadas no puedan asistir a la prueba y así lo comuniquen antes de las verificaciones administrativas.
- 

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

## **10.6.- LISTA DE INSCRITOS**

**10.6.1.-** El organizador, en el momento de cerrarse las inscripciones, deberá elaborar una lista provisional de inscritos en la que constarán obligatoriamente los siguientes datos:

- Número adjudicado.
- Competidor.
- Nombre completo del Piloto y Copiloto (según la especialidad).
- Vehículo (Marca, modelo, grupo, clase, cilindrada, etc.).
- Copa, Trofeo o Challenge en la que participa.

No se podrán efectuar inscripciones en las que los primeros pilotos, o los vehículos figuren como XXX (Exceptuando los seudónimos oficialmente registrados).

**10.6.2.-** La lista oficial así confeccionada será firmada por el Comité Organizador, fechada el día de cierre de las inscripciones (Art. 10.10) y comunicada fehacientemente a la FAPA, el día posterior al cierre de las inscripciones antes de las 18:00 horas para su análisis, no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma.

**10.6.3.-** En el caso de inscripciones realizadas por correo electrónico (art. 3.12 CDI) la Organización que pudiesen haber sido omitidas, con la máxima urgencia, el organizador enviara a la FAPA, un acta complementaria a la de cierre en la que consten los datos correspondientes, acta que deberá ir necesariamente acompañada de original o fotocopia de los fax o correo electrónico y los sobres.

**10.6.4.** La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada el jueves anterior a la competición a las 20,00 horas.

**10.6.5.-** Una vez publicada la lista definitiva de inscritos, no podrá ser admitido ningún otro equipo.

**10.6.6.-** La Lista Oficial será el único documento válido por el que se registrarán los Oficiales de la prueba y dará fe ante posibles reclamaciones de error, ya que una vez firmada y enviada a la FAPA. Por el Comité Organizador se considerará inamovible, siendo este responsable de las irregularidades que pudieran contenerse en ella y de los perjuicios que pudieran derivarse. La ausencia injustificada a una prueba de un participante reglamentariamente inscrito, deberá ser puesto en conocimiento de la FAPA, para proceder si así se juzga oportuno, a la apertura de un Expediente Disciplinario.

**10.6.7.-**Para la adjudicación del número y el orden se seguirán los siguientes criterios:

#### **En la especialidad de Rallye / Rallyesprint**

- Pilotos clasificados en los cinco primeros lugares del Campeonato.
- Pilotos Clasificados por el grupo y clase de sus vehículos.

El orden a adjudicar a los pilotos encuadrados en el párrafo anterior, se deja a criterio del Organizador. De todos modos se aconseja que respeten las supuestas prestaciones de los vehículos, a fin de no entorpecer a participantes posteriores, procurando establecer el orden de vehículos en base a la siguiente lista:

WorldRallyeCar, R5, XT, S2000, R4, N PLUS, RGT, GT RALLYE, N5, N1, Kit Car, S1600, S1600 RFEDA, R200, R3C, R3T, R3D, R2C, R2B, N2, A, X, SA, H, N, R1B, R1A, N3, SN y dentro de estos grupos, de mayor a menor cilindrada.

Para la primera prueba del Campeonato se tomará como referencia la clasificación del Campeonato del año anterior.

#### **En la especialidad de Montaña**

Se empleará en cuanto a los pilotos el mismo criterio que para la especialidad de rallye y en cuanto a los vehículos el orden será el siguiente:

E, C3/CN unificados, CM, E2/SH, PROTOTIPO E2 NACIONAL, GT unificados, A2, World Rallye Car, XT, R5, R4, N PLUS, S2000, N5, N1, Kit Car, S1600, S1600 RFEDA, R3C, R3T, N2, R2C, R2B, R200, A, X, R3D, SA, H, N, R1B, R1A, N3, SN y dentro de estos grupos, de mayor a menor cilindrada.

#### **En la especialidad de Slalom**

- En primer lugar de la lista se situarán los Junior indistintamente de la clase a la que pertenezcan, a continuación por orden de clases de menor a mayor cilindrada, después pilotos con buenos resultados en carreras anteriores, los 10 primeros clasificados en el Campeonato y por último los participantes en el Trofeo Propulsión.
- El orden de colocación en los apartados en los que ya exista una clasificación general será siempre a la inversa:
- El primer clasificado saldrá el último en su grupo y en el resto de apartados, se intentará situar a los pilotos más rápidos en las últimas posiciones.
- Se dejará un mínimo de 10 participantes entre aquellos que compartan vehículo. La clasificación general en el campeonato de slalom prevalecerá sobre la participación en alguno de los trofeos.

## Artículo 11.- IDENTIFICACION DEL VEHICULO Y PUBLICIDAD

### 11.1 Identificación del vehículo en Rallyes y Rallysprint

Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos:

a) Placa del rallye:

Estará comprendida en un rectángulo de 43 cm. de largo por 21,5 cm. de alto y se colocará en la parte delantera del vehículo.

b) Paneles de las puertas:

Dos paneles para las puertas delanteras de 67 cm. de longitud y 17 cm. de alto, con un reborde blanco de 1 cm.

Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición. Los números serán de una altura de 14 cm. y anchura de trazo de 2 cm. en color amarillo - fluorescente (PMS 803) si hay tramos nocturnos-. El resto del panel queda reservado para el organizador.

El panel será colocado horizontalmente en cada puerta delantera, con el número en la parte delantera y a una distancia de 7 a 10 cm. por debajo del cristal de la misma.

No podrá ser colocada ninguna otra señalización a menos de 10 cm. de los citados paneles, a excepción de la suministrada con el propio vehículo.

c) Cristales laterales traseros (OPCIONAL):

Dos juegos del número de competición, en color naranja, de 20cm. de altura y anchura de trazo de 25 mm, que se colocarán delante o encima de los nombres del piloto y copiloto.

d) Cristal trasero:

Un juego del número de competición, en color naranja, de 14 cm. de altura. Este(os) número(s) se colocará(n) en un área de 15 cm<sup>2</sup> en la parte superior izquierda o derecha del cristal trasero y deberá(n) ser legibles desde la parte posterior del vehículo.

En el centro del cristal trasero, se reserva un espacio de 30 x 8 cm para ubicar la publicidad no obligatoria del organizador.

Debajo de dicho espacio se reserva un espacio de 30 x 8 cm. para la publicidad obligatoria.

Todas estas identificaciones de deben hacer en material de plástico, vinilo, que se recomienda sea removible.

### 11.2 Nombres del piloto y copiloto

Sobre los cristales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto y del copiloto en las siguientes condiciones:

a) Caracteres Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.

b) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúscula y el resto en minúscula.

c) Los nombres del piloto y copiloto figuraran arriba en ambos lados del vehículo.

### 11.3 Publicidad no obligatoria

La publicidad no obligatoria que se proponga deberá ir colocada debajo de los paneles de las puertas delanteras y se insertará en un rectángulo de 40 cm. de largo por 20 cm. de alto.

#### 11.4. Identificación del vehículo en Montaña

Los Organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos:

- a) Paneles de las puertas: Dos paneles para las puertas delanteras de 67 cm. de longitud y 17 cm. de alto, con un reborde blanco de 1 cm. Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición. Los números serán de una altura de 14 cm. y anchura de trazo de 2 cm. en color amarillo. El resto del panel queda reservado para el Organizador. El panel será colocado horizontalmente en cada puerta delantera, con el número en la parte delantera y a una distancia de 7 a 10 cm. por debajo del cristal de la misma. No podrá ser colocada ninguna otra señalización a menos de 10 cm. de los citados paneles, a excepción de la suministrada con el propio vehículo.

En aquellos vehículos que por su tipología no dispusieran de puertas, el participante deberá prever, el espacio adecuado para los dorsales en los laterales verticales del vehículo y en sitio perfectamente visible. En este caso será realizado un control específico para comprobar la correcta colocación.

Asimismo se colocaran en los turismos un número en color naranja de 10 cm de alto y 1cm de trazo en el cristal delantero y uno de 15 cm de alto 1 cm de trazo en color naranja en el trasero.

- b) Asimismo, en el centro del cristal trasero, se reserva un espacio de 30 x 10 cm para ubicar la publicidad obligatoria del Organizador.

#### 11.5. Nombre del piloto

Sobre los cristales laterales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto en las siguientes condiciones:

- 1) Caracteres Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
- 2) La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúscula y el resto en minúscula.
- 3) Se acepta colocar las banderas oficiales Nacional y Autonómica, antes de la inicial en unas dimensiones horizontales de 4x6 cm. cada una.

Resumen de dimensiones:

Placa frontal del Rallye	430 x 215 mm
Números de competición en puertas	Total 670 x 170 mm
Reservado para el organizador	500 x 150 mm
Números de competición	150 x 150 mm
Panel luneta trasera	300 x 80 mm
Panel puertas delanteras reservado	Total 200 x 400 mm

## Artículo 12 .- VERIFICACIONES

Las presentes normas se refieren a la organización y desarrollo de las verificaciones y tienen 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 Competiciones puntuables para Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias, los únicos precintos válidos serán los suministrados por la FAPA.

### 12.1.-NORMAS PARA LAS VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS / ENTREGA DE DOCUMENTACION

Será obligatoria en toda prueba valedera para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias una verificación administrativa en la que se hará entrega de las documentaciones oficiales de la Prueba.

Al objeto de agilizar y hacer más operativas la verificación de la documentación necesaria para la participación de los Equipos en la competición, los organizadores deberán solicitar a los Equipos **antes del comienzo de la competición** la siguiente documentación:

- El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el concursante y que las características del vehículo (Marca y modelo, Categoría, grupo y cilindrada) corresponden con la normativa.
- Control de licencias.
- Copia del Pasaporte Técnico de Seguimiento FAPA (en caso de que la hubiera).
- Copia de la Ficha de equipamiento de seguridad declarado por el concursante y/o piloto. Este documento se podrá obtener en la web del organizador, de la FAPA o solicitándolo a dicha Entidad. No se podrán realizar las verificaciones técnicas si el concursante no ha rellenado debidamente este documento.
- Copia de la Ficha de Homologación FIA o RFEDA o FAPA (en el caso de que sea obligatoria para el grupo del vehículo).
- Documentación de circulación (cuando proceda) seguros, permiso de conducción, permiso de circulación ITV etc.

El participante que previamente hay enviado toda esta documentación y sea correcta sólo hará recogida de documentación de la Prueba (Números de competición, Publicidad, etc.)

El organizador confeccionará una Ficha de Verificación de acuerdo a la estándar de la FAPA por especialidad, para cada vehículo inscrito en la prueba, en la que constarán los datos del competidor, piloto, copiloto (en su caso), los datos del vehículo como marca, tipo y cilindrada, Nº de la ficha de homologación el número asignado, el grupo o división, y la clase y todos los apartados que deben controlarse en la Verificación Técnica. Esta Ficha de Verificación podrá ser sustituida por el Programa Informático de Verificaciones y Seguimiento de Vehículos existente en la FAPA.

Las Verificaciones Administrativas y la Entrega de Documentación, deberán realizarse en el mismo lugar, existiendo al menos dos puestos separados y reservando uno de estos, para aquellos participantes sin incidencias en su inscripción que solo deban recoger su documentación.

## **12.2.- VERIFICACIONES TECNICAS**

### **12.2.1 Verificaciones Previas.**

**12.2.1.1.-** Las verificaciones previas versarán principalmente sobre formalidades del vehículo (placas, números, etc.), características del vehículo (marca y modelo, categoría, grupo, cilindrada, etc.) —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 del vehículo mediante los documentos destinados al efecto (estructura de seguridad, extintor, arnés, , 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.

**12.2.1.2.-** 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.

**12.2.1.3.-** En el caso de subsistir alguna duda sobre la conformidad de un vehículo con su Ficha de Homologación, el Anexo J del CDI o con el Reglamento Técnico aplicable en su especialidad, comprobada en la verificación preliminar, una advertencia formal 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). No obstante, se podrá actuar como se detalla en el punto 9 de este artículo.

**12.2.1.4.-** Si en las verificaciones previas 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.

**12.2.1.5.-** Los números de carrera, las placas de Rallye y los distintivos publicitarios, deberán estar colocados en el vehículo ANTES de que el mismo acceda a la verificación preliminar.

**12.2.1.6.-** En caso necesario, para asegurar que no haya posibilidad de sustituir un vehículo o de reemplazar algunos elementos, se podrá precintarse y/o marcar.

**12.2.1.7.-** 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”

**12.2.1.8.-** 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 el adhesivo de conformidad con el Reglamento, o si el Pasaporte o Ficha Técnica de Seguimiento (caso de existir) no hubiera sido presentado.

**12.2.1.9.-** Podrá denegarse la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad o por no estar conforme con los Reglamentos de la especialidad.

**12.2.1.10.-** El Director de Carrera podrá autorizar a su 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.

**12.2.1.11.-** 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.

**12.2.1.12.-** Los equipos deberán presentarse a las verificaciones previas con la pop off desmontada para la comprobación de la misma y los útiles de montaje para su posterior precintado.



### 12.2.2.- 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.

### 12.2.3.- Detención de un vehículo por accidente

Los Comisarios Deportivos podrán solicitar en cualquier momento de la competición 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.

### 12.2.4.- Verificaciones itinerantes

- En todas las especialidades, podrán establecerse controles itinerantes. Serán autorizadas por los Comisarios Deportivos y comunicadas, por escrito, al Director de Carrera, al Delegado Técnico y al Jefe de Comisarios Técnicos.
- Podrán ser realizadas en cualquier momento, en aquellas zonas definidas como Parque Cerrado. De no realizarse en estos puntos se realizara en aquellos, que tengan el menor riesgo de acarrear consecuencias deportivas para los verificados en el desarrollo de la Prueba. No obstante, los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y entregarán al piloto unjustificante 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.
- Si en el transcurso de estas verificaciones se tuviera duda de alguna pieza (la que está siendo verificada u otra), se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza para su posterior verificación en las verificaciones finales. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible entregando al piloto una copia firmada del acta de precintaje.

En estos controles se podrá proceder de la siguiente forma:

- Verificación de cualquier tipo de medida o análisis, así como validación de una pieza por parte de los Comisarios Técnicos.
- En el caso de piezas mecánicas concretas, solo se podrá proceder al precintado y/o marcado para su posterior verificación en las verificaciones finales, sin desmontarla del vehículo en el momento del control. El piloto y/o copiloto son los únicos que pueden manipular y/o desmontar elementos del vehículo para que los Comisarios Técnicos puedan marcarlos y/o precintarlos. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible.
- Únicamente en Rallyes de dos Etapas y solo en el Parque Cerrado final de la primera Etapa, se podrá proceder al desmontaje de elementos mecánicos para poder llevar a cabo la verificación como, por ejemplo, del control de la estanqueidad del sistema de admisión, válvulas pop-off de los R5, etc. Si fuese necesario el desmontaje de alguna pieza, los Comisarios Deportivos podrán autorizar la intervención de 2 mecánicos del Equipo con las herramientas necesarias.
- Verificación del equipamiento de seguridad de los participantes.

### 12.2.5.- Verificaciones en Competiciones en circuito.

- En Competiciones en circuito podrán efectuarse controles y verificaciones al final de las sesiones de actividad en pista (entrenamientos, mangas, carreras, etc.). En caso de duda se procederá de acuerdo con lo indicado en
- En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza.
- Será siempre a petición –por escrito- del Director de Carrera o de los Comisarios Deportivos.

- Le será entregado al concursante, a su representante -debidamente acreditado- o -en su defecto- al piloto (salvo que se trate de un menor de edad) un justificante en el que conste, lugar, hora y control a efectuar. Además, firmarán una copia para el Comisario Técnico con los mismos datos.
- También se podrá proceder al precintado y/o marcado de los elementos de seguridad según lo dispuesto en el Art. 18.5.i.

#### **12.2.6.- 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.

#### **12.2.7.- 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.

#### **12.2.8.- Verificaciones finales**

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. Ordenadas por los Comisarios Deportivos, serán completas y detalladas y son realizadas para determinar, principalmente, que los elementos del vehículo cumplen con la normativa establecida en el Anexo J y en la reglamentación técnica aplicable, en función de la clase, grupo, agrupación o división en la que haya sido inscrito.

#### **12.2.9.- Útiles de medida**

Los útiles de medida utilizados en las verificaciones técnicas deben estar calibrados según el plan de calibración interno de la FAPA.

Deberán poseer un Certificado de Calibración emitido por un laboratorio donde se indique la incertidumbre del aparato de medida.

**Pesaje.** Para poder controlar el peso de los vehículos deberá preverse una báscula de una capacidad suficiente para el tipo de vehículo que se va a pesar, según la especialidad.

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

Sí deberá tenerse en cuenta, la incertidumbre de medida de cada báscula y deberá estar reflejada en el Certificado de Calibración individual.

### **12.3.- Normas para los organizadores.**

#### **12.3.1.- General.**

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

#### **12.3.2.- Prescripciones reglamentarias.**

El Reglamento Particular de la competición deberá especificar los datos que a continuación se detallan:

- Hora de comienzo y final de la entrega de la documentación y lugar donde se entregará.
- Hora de comienzo y final de las verificaciones técnicas previas (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)

- Lugar donde estará(n) instalado(s) el(los) Parque(s) Cerrado(s).
- Lugar donde estará(n) instalado(s) el(los) Parque(s) de Trabajo.
- Lugar donde se realizarán las verificaciones técnicas finales.
- Los organizadores deberán procurar, en lo posible, la proximidad de todos los emplazamientos con la línea de salida y de llegada.
- La verificación técnica preliminar deberá finalizar, obligatoriamente, al menos dos horas antes del inicio de la carrera.

#### **12.3.3.- Procedimiento de la verificación previa.**

- El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el concursante y que las características del vehículo (Marca y modelo, Categoría, grupo y cilindrada) corresponden con la normativa.
- Control de licencias.
- Copia del Pasaporte Técnico de Seguimiento FAPA (en caso de que la hubiera).
- Copia de la Ficha de equipamiento de seguridad declarado por el concursante y/o piloto. Este documento se podrá obtener en la web del organizador, de la FAPA ([www.rfeda.es](http://www.rfeda.es)) o solicitándolo a dicha Entidad. No se podrán realizar las verificaciones técnicas si el concursante no ha rellenado debidamente este documento.
- Copia de la Ficha de Homologación FIA o RFEDA o FAPA (en el caso de que sea obligatoria para el grupo del vehículo).

#### **12.3.4.- Ficha de verificación técnica.**

El Delegado Técnico confeccionará una Ficha de Verificación Previa para cada vehículo inscrito en la competición, en la que constarán los datos del concursante, piloto, copiloto (en su caso), así como los datos del vehículo y todos los apartados que deben controlarse en la verificación técnica y/o que estime la FAPA.

Todos los vehículos participantes deberán efectuar las verificaciones previas 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.

#### **12.3.5.- Infraestructuras para las verificaciones técnicas.**

##### **12.3.5.1.- Para las verificaciones previas:**

Los organizadores deberán prever:

- 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 (mínimo 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.
- Podrá 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.

##### **12.3.5.2.- 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.

#### **12.4.- Normas para los concursantes.**

Los concursantes están obligados a respetar las siguientes normas:

**12.4.1.-** Para llevar a cabo la correcta verificación del equipamiento de seguridad de los concursantes, 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 y que deberán entregar –firmado- al Delegado Técnico en las verificaciones técnicas previas de la primera carrera a la que asistan. Este equipamiento será el que utilizaran durante toda la temporada o la competición(es) en que participe.

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 PCCCTC y declarados en el documento destinado al efecto y definido anteriormente para la verificación de conformidad.

En las pruebas posteriores no será obligatorio presentar el equipamiento de seguridad en las verificaciones ya que este será verificado de forma aleatoria, tal y como se indica en el art. 18.2.2.

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 competición, y que deberá haber rellenado previamente a las verificaciones, para su correcta comprobación por parte de los Comisarios Técnicos en las verificaciones, únicamente en la primera participación.

**12.4.2.-** Deberán cumplir rigurosamente los horarios de las verificaciones previas.

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.

**12.4.3.-** El concursante antes de acceder a las verificaciones técnicas previas deberá recoger la documentación y tener instalado en su vehículo, los números de carrera, las placas de Rallye en su caso, la publicidad, etc., bajo pena de una penalización que puede llegar hasta no serle autorizada la salida.

**12.4.5.-** En las verificaciones deberá estar presente el concursante o su representante debidamente acreditado. A este último le viene reconocido una representación voluntaria, por lo que está legitimado para proponer o renunciar a cualquier Reclamación o Apelación, siendo sus decisiones, en cualquier caso, vinculantes para el concursante.

En Rallyes, 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.

**12.4.6.-** 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 competición (o documento que le sustituya en su caso) y la Ficha Técnica o el Pasaporte Técnico de Seguimiento FAPA (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.

El concursante que no presente la documentación mencionada anteriormente será sancionado con una multa económica de 105 €.

La Ficha de Homologación deberá reunir las condiciones establecidas en el Anexo J del CDI y Anexo Técnico 1 FAPA.

**12.4.7.-** Ningún concursante cuyo vehículo haya superado la verificación técnica preliminar puede negarse a someter el mismo a otra verificación en cualquier momento de la competición. La penalización de este hecho será la descalificación de la competición.

No obstante, el concursante antes del inicio de la competición 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 competición.

**12.4.8.-** 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 competición.

**12.4.9.-** Los concursantes con vehículo lastrado o partes lastradas (si estuviera permitido) deberán declarar el lastre en las verificaciones previas. 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.

**12.4.10.-** Los concursantes estarán obligados a suministrar en cualquier verificación técnica la(s) pieza(s) o muestra(s) que el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos les soliciten por entenderlo necesario para su control. En caso de no poder ser desmontada(s), la(s) pieza(s) será(n) precintada(s) y/o marcada(s) para su posterior control, siendo responsabilidad del concursante que esta(s) se mantenga(n) en perfecto estado.

También es responsabilidad del competidor asegurarse de que cualquier elemento mecánico que haya sido manipulado durante la comprobación se reinstala correctamente.

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

**12.4.11.-** 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 varios mecánicos a su cargo para las tareas de desmontaje, si los Comisarios Deportivos lo consideran oportuno o en su caso el CAD. En cualquier caso, y en función del desarrollo de las verificaciones, el Delegado Técnico podrá limitar el número de mecánicos durante el desarrollo de las mismas.

**12.4.12.-** Si se colocan marcas o precintos de identificación es responsabilidad del competidor que estos se conserven intactos desde su colocación hasta el final de la competición, en el que esta normativa permitirá cortar los precintos. En caso de que falten se informará a los CCDD.

**12.4.13.-** Cualquier fraude descubierto, y más concretamente marcas de identificación presentadas como originales y que hayan sido manipuladas, se informará a los CCDD.

## **12.5. Normas para los Comisarios Técnicos.**

En el cumplimiento de sus funciones, los Comisarios Técnicos deberán respetar las siguientes normas:

**12.5.1-** Desempeñarán sus funciones como los oficiales de la competición responsables del juicio técnico relativo a los vehículos, con respecto a las normas reglamentarias que rijan la competición (CDI, Anexo J, Reglamentos

Técnicos y Deportivos y sus normas suplementarias, Reglamento Particular y sus Anexos y Complementos, así como las normativas 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 FAPA, 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 ligada a la competición.

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

**12.5.2.-** Deberán estar presente en el lugar de la verificación media hora antes de que se inicien las verificaciones técnicas previas y también de las verificaciones técnicas finales y permanecerán a disposición del Director de carrera durante toda la competición y hasta que expire el plazo de Reclamación a la clasificación general.

**12.5.3.-** Las verificaciones técnicas que no consten en el Reglamento Particular de la competición, únicamente podrán ser realizadas por los Comisarios Técnicos a petición, por escrito, del Colegio de Comisarios Deportivos o de la FAPA.

Las verificaciones ordenadas por los oficiales o directamente por la FAPA deberán ser realizadas sin excusa alguna.

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

**12.5.4.-** Los juicios de los Comisarios Técnicos son emitidos de forma singular y en el curso de la duración de su mandato en una competición.

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.

**12.5.5.-** En el caso de que la FAPA nombrará un Delegado Técnico en una competición, éste actuará como coordinador del resto de Comisarios Técnicos, e intervendrá de forma directa en la verificación cuando lo considere necesario. El criterio del Delegado Técnico será vinculante para el resto de Comisarios Técnicos nombrados por el organizador.

Asimismo, será el único encargado de firmar informes de verificaciones técnicas para los Comisarios Deportivos.

**12.5.6.-** 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.

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

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.

**12.5.8.-** 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.

#### **12.5.9.- Precintaje de piezas**

- 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 FAPA, 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 CAD.
- 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.  
En cualquier caso, deberá seguirse de forma general el manual de precintaje editado por la RFEDA al efecto.

## 12.6.- Carburante

**12.6.1.-** Durante el transcurso de la prueba, los Comisarios Técnicos —a petición de los Comisarios Deportivos— podrán tomar muestras del carburante utilizado por los participantes, para analizar en un Laboratorio homologado.

**12.6.2.-** La toma de muestras de combustible se realizará tomando tres (3) muestras de un litro (1000 ml) 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 tres (3) litros a su entrada en el Parque Cerrado al final de entrenamientos y/o de las carreras, excepto en rallyes, en cuyo caso deberá contener los 3 litros durante toda la duración de la prueba.

**12.6.3.-** Un bidón servirá para la verificación correspondiente en el Laboratorio. De las restantes muestras de carburante del vehículo, una quedará en poder del concursante y la otra de la FAPA para un posible contraanálisis.

**12.6.4.-** 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 (aproximadamente 1500 ml).

**12.6.5.-** El Laboratorio 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 FAPA la cual citará al concursante y actuará en consecuencia.

**12.6.6.-** Si el resultado del análisis es conforme, la FAPA comunicará los resultados a las partes interesadas.

**12.6.7.-** Si el resultado no es conforme, se comunicará al concursante afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de tres (3) días su muestra al Laboratorio para efectuar el contraanálisis.

Cuatro (4) días después del plazo antes indicado el concursante deberá comunicar el resultado de dicho contraanálisis al Colegio de Comisarios Deportivos y a la FAPA.

Es decir, desde la recepción del resultado del primer análisis, el concursante dispondrá de SIETE (7) días para enviar el resultado del segundo análisis a los Comisarios Deportivos y a la FAPA. Pasado dicho plazo sin haber recibido el resultado del contraanálisis este se considerará no conforme.

El plazo indicado podrá ser ampliado si el Laboratorio informara que, por razones de fuerza mayor —así entendidas por la FAPA—, no puede realizar el análisis en los días establecidos.

**12.6.8.-** En el caso de que este resultado sea diferente al efectuado en primer lugar, la FAPA 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.

**12.6.9.-** 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 FAPA 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 CAD decidirá al respecto.

**12.6.10.-** En caso de duda, se podrá proceder como indica la Lista Técnica FIA nº 2 en relación al procedimiento de análisis.

**12.6.11.-** El combustible aceptado será el definido en los reglamentos específicos de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de FAPA o, en su defecto, el que dicta el Anexo J.

**12.6.12.-** Los resultados de los análisis contendrán las incertidumbres de medida establecidas por las respectivas normas reflejadas en el Anexo J para la realización de los análisis.

### **12.7.- Carburantes alternativos**

**12.7.1.-** La FAPA podrá admitir combustibles adicionales en base a lo establecido en el artículo 252-9.3 del Anexo J.

Para ello, deberá recibir una solicitud formal del fabricante del combustible donde se especifiquen detalladamente las características técnicas del mismo. La FAPA, a la vista de la solicitud, decidirá si aceptar o no el combustible propuesto.

**12.7.2.-** En cualquier caso, se prohíbe el uso del ETANOL (BIOETANOL) o similares como combustible alternativo.

**12.8.-** Verificación del equipamiento de seguridad de los participantes será llevada a cabo en cualquier momento de la competición 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 competición hasta que las anomalías sean subsanadas.

**12.9** 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.

### **12.10. Normas para los Comisarios Deportivos.**

**12.10.1.-** Los Comisarios Deportivos pueden controlar en todo momento, las condiciones de legalidad de un vehículo. Salvo en caso de fuerza mayor, el concursante 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.

**12.10.2.-** 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.

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

**12.10.4.-** 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 competición.

**12.10.5.-** Los Comisarios Deportivos podrán autorizar en las verificaciones técnicas de oficio o Reclamación que el concursante designe a varios mecánicos a su cargo para las tareas de desmontaje de su vehículo.



**12.10.6.-** 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. Asimismo, se informará de los elementos a verificar en la propia notificación de verificaciones técnicas que se entrega en el Parque Cerrado.

## Artículo 13.- PENALIZACIONES

Además de lo que puedan establecer los Reglamentos de los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, 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 competición, pero no paralizará la misma (de acuerdo con lo establecido en el CDI) si no hay un acuerdo del CAD o de un Órgano superior, en el que se conceda una suspensión cautelar a propuesta del interesado.

**13.1.-** 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 una misma competición, y siempre que no sean los supuestos establecidos en el 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:

**13.1.1.-** 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.

**13.1.2.-** 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 de la misma competición, el piloto afectado será excluido de la clasificación final de todas las mangas clasificatorias o carreras posteriores de la competición, 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.

**13.1.3.-** 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 de la misma competición, pero tomando la salida desde una posición distinta en la Parrilla, se efectuará de la siguiente forma:

**13.1.3.1.-** 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 de la misma competición, 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.

**13.1.3.2.-** 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 de la misma competición, posteriores a aquélla en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, cuyas clasificaciones deberán ser también modificadas en consecuencia.

**13.1.4.-** 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.

**13.1.5.-** La FAPA, recibidas las sanciones de servicios a la comunidad, indicará al sancionado cuando y donde cumplirlas. Serán las organizaciones quienes notifiquen a la FAPA la correcta realización de estas sanciones y quienes aporten un informe de cómo se han realizado. Sin haber realizado dichas colaboraciones no se optará a ninguna clasificación final y de reiterarse manifiestamente su no realización podrá no permitirse la inscripción del deportista en otras pruebas.

### **13.2.- Sanciones en Metálico**

De acuerdo con lo establecido en el CDI, 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 competición.

**13.2.1-** El importe total recaudado por la FAPA en concepto de Sanciones será repartido íntegramente a sumar a los premios finales por clase.

## **Artículo 14.- CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS**

**14.1.-**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 competición y que afecte a su Equipo.

**14.2.-** Excepcionalmente, la citación, resolución o convocatoria será publicada en el Tablón de Avisos de la competición 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 trámites, el citado Colegio de Comisarios Deportivos podrá proseguir el expediente. Los concursantes afectados no podrán alegar ignorancia o desconocimiento por causa de ello.

## **Artículo 15.- PARQUE CERRADO**

**15.1.-**El Parque Cerrado será obligatorio en todas las competiciones en las que estén previstas verificaciones técnicas. El Reglamento Particular de la competición precisará el lugar donde será instalado el Parque Cerrado.

**15.2.-**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.

**15.3.-**El Parque Cerrado será lo suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda acceder al mismo.

**15.4.-** 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 competición, será sancionado con la Descalificación de la competición.

**15.5.-** Los vehículos deberán acceder al Parque Cerrado por sus propios medios o en todo caso empujados por los miembros del equipo, y una vez situado en el interior, acatarán las ordenes de los Oficiales responsables y abandonarán el recinto. Dentro de un Parque Cerrado, están prohibidas todas las maniobras de aceleración, trompos, derrapes, etc.

**15.6.-** Si las Verificaciones u otros actos -no competitivos- de la prueba se realizasen el día anterior a la celebración de la fase competitiva de la misma, el Organizador tiene la obligación de habilitar un Parque Cerrado o un Parque de Asistencia vigilado durante la noche.

## Artículo 16.- CONTROLES MEDICOS

**16.1.-** La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias podrá ordenar la realización, por personal sanitario habilitado al efecto, controles de dopaje y demás actividades de protección de la salud, que determine, tanto durante la competición como fuera de la misma. Estos controles, solicitados por el Director de Carrera, el Responsable Médico o la FAPA, podrán ser realizados en cualquier momento de la prueba.

**16.2.-** 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.

## Artículo 17.- CONTROLES DE SEGURIDAD DE ALCOHOL Y DROGAS

Con absoluta independencia de los controles de dopaje,, en los que estas sustancias pueden ser buscadas y detectadas, en su caso, con el procedimiento y las consecuencias ordinarias ya conocidas, como medida adicional y extraordinaria de seguridad, se considera necesaria la puesta en funcionamiento de controles de alcoholemia en aire espirado, y de presencia de ciertas drogas en saliva, los cuales se deberán llevar a cabo a los deportistas, en cualquier momento de la competición (en especial 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 competiciones deportivas, se llevarán a cabo por el personal que la Comisión Médica de la FAPA designe, y con los etilómetros y Equipos de detección de drogas en saliva de los que dispone la Comisión.

Esta norma, de carácter reglamentario deportivo (no disciplinario), se podrá aplicar en las competiciones de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias y en competiciones de carácter Estatal e Internacional, e implicará que la detección de un nivel de alcoholemia en aire espirado superior a 0,1 miligramos/litro, o la lectura positiva de la presencia de cualquiera de las drogas y sus metabolitos que detectan en saliva los Equipos de Control "in-situ" DrägerDrugtest 5000 o Drugcheck 3000 y que son: cocaína, opiáceos, anfetaminas, metanfetaminas/drogas de diseño (por ejemplo éxtasis) y cannabis (THC), impedirá la participación del deportista en la sesión de entrenamientos o en la competición antes de la cual haya sido detectada, o la continuación de la participación en la misma, si la detección se produce durante el transcurso de la competición.

Estos efectos impeditivos de la participación en los casos de detección positiva de alcoholemia o drogas positiva serían 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 competición por el médico delegado por la Comisión Médica de la FAPA, de acuerdo con los Comisarios Deportivos.

En los controles de alcoholemia se respetará el derecho del deportista a realizar una segunda espiración. Una vez desaparecida la situación del positivo, es decir, una detección de un nivel de alcoholemia inferior a 0,1 miligramos/litro, el deportista podrá reintegrarse a la competición y se dará parte de los resultados a los citados oficiales.

El test de detección de Drogas “in-situ”, con los mencionados aparatos Dräger, no precisa de una segunda toma de muestras de saliva.

## Artículo 18.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

**18.1.** Será de aplicación lo establecido en el CDI.

**18.2.** Cualquier competidor 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.

Por ejemplo no se podrá reclamar contra las prestaciones de un vehículo, contra la estabilidad, contra el motor, etc. Sin embargo si 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, por 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 irregulares.

**18.3.** 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:

- **ÁREA 1: CARROCERIA**
  - a) Interior 3 horas
  - b) Exterior 3 horas
- **ÁREA 2: SUSPENSION**
  - a) Delantera 3 horas
  - b) Trasera 3 horas
- **ÁREA 3: TREN RODANTE**
  - a) Ruedas 1 hora
  - b) Frenos 4 horas

- c) Dirección 4 horas
- **ÁREA 4: TRANSMISIÓN**
  - a) Caja de cambios 9 horas
  - b) Grupo 7 horas
  - c) Diferencial 10 horas
  - d) Embrague 6 horas
- **ÁREA 5: MOTOR CULATA, CÁMARA DE COMBUSTIÓN**
  - 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
- **ÁREA 6: MOTOR (BAJOS, CARTER)**
  - a) Pistones, bielas 16 horas
  - b) Cigüeñal 12 horas
  - c) Volantes 7 horas
- **ÁREA 7: MOTOR (ALIMENTACIÓN)**
  - a) Carburadores 3 horas
  - b) b) Inyección 4 horas
  - c) c) Sobrealimentación 7 horas
- **ÁREA 8: CATALIZADOR Y LINEA DE ESCAPE**
  - d) a) Catalizador y línea de escape 3 horas
- **TOTAL, DEL VEHÍCULO 75 horas**
- **CONJUNTO MOTOR (SIN ALIMENTACIÓN) 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.

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo.

En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

**18.4.** Se exigirá una caución complementaria de 500 euros, si la reclamación se realizase sobre el peso del vehículo.

**18.5.** Si la Reclamación abarcara varios elementos, la fianza será la acumulación de los diferentes gastos de verificación.

**18.6.** Si la Reclamación fuese fundada se devolverán las fianzas al reclamante y el reclamado cargará con los gastos reales de la verificación.

**18.7.** 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.

**18.8.** 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.

**18.9.** La caución de Apelación se establece en DOS MIL QUINIENTOS EUROS (2500 €).

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo.

En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

**18.10.** De acuerdo con lo establecido en el CDI: “... *Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán utilizar cualquier sistema de video o electrónico que pueda ayudarles a tomar una decisión...*”. y en desarrollo de lo anterior, se considera que:

**18.10.1.-** Como norma general, no serán aceptados aquellos videos o filmaciones electrónicas, propuestos por el concursante durante el desarrollo del procedimiento correspondiente, iniciado de oficio o a instancia de parte (reclamación).

**18.10.2.-** En el supuesto de no ser aceptada la propuesta del concursante por los Comisarios Deportivos, se deberá recoger necesariamente en la consiguiente Resolución, la motivación que produjo el hecho de no ser aceptada, con el fin de no provocar una posible situación de indefensión.

En consecuencia, fuera del procedimiento establecido (de oficio o Reclamación), no se deberá examinar por los Comisarios Deportivos ningún video o filmación electrónica que se les proponga, salvo que el Director de la prueba o de carrera los haya examinado, dentro de las competencias que le son propias y estimara que se debería iniciar el proceso correspondiente para depurar posibles responsabilidades.

## Artículo 19.- PREMIOS

**19.1.-** El Organizador de cada prueba elegirá un emplazamiento adecuado, a ser posible cubierto en las inmediaciones del Parque Cerrado Final con el fin de efectuar la ceremonia de entrega de Premios y Trofeos, en lo posible deberán de cuidarse los siguientes aspectos:

- Deberán de ponerse los medios necesarios para que el acto disponga de una decoración acorde con la prueba en la que pueden figurar logotipos y nombres de Patrocinadores, Entidades, Club Organizador, Banderas (nacional, autonómica, local, etc.).
- Se deberá prever la asistencia de Autoridades, Patrocinadores, y cuantas personas se entienda deban estar presentes, para ello se acotará un espacio adecuado para estas personas.
- Deberá de existir un sistema de megafonía.
- El emplazamiento deberá estar controlado, y se facilitará el acceso a medios de difusión, periodistas y fotógrafos.

**19.2.-** Las Copas o trofeos de patrocinadores ajenos a la Organización que también quieran entregar sus trofeos, deberán de comunicarlo con antelación al Organizador de la prueba con el fin de preverlo en el Reglamento Particular de la Prueba.

**19.3.-** Todos los trofeos estipulados en el Reglamento de la prueba deberán ser entregados a los participantes en la ceremonia de entrega de premios y trofeos.

**19.4.-** Es obligatoria la presencia del deportista, QUEDA PROHIBIDA LA PRESENCIA EN EL PODIUM DE RECOGIDA DE TROFEOS TODA PERSONA QUE NO SEA EL/O LOS DEPORTISTAS RECEPTORES DE LOS PREMIOS Y TROFEOS. En la entrega de premios de toda prueba puntuable para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, el organizador queda en libertad para entregar o no, los trofeos y /o los premios en metálico, a aquellos participantes que no hayan asistido a la ceremonia de entrega de premios reglamentariamente convocada.

**19.5.-** Si el Organizador establece la entrega de premios en metálico al finalizar la prueba, el competidor está obligado a recoger los premios en horario y lugar establecidos en el Reglamento Particular de la prueba. Su incumplimiento podrá derivar, hasta en la pérdida de la mencionada recompensa económica. Todas las recompensas

económicas que se citen, tanto en los Reglamentos Particulares de las pruebas como en la reglamentación de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Asturias se entenderán brutos, es decir, sin las retenciones fiscales que correspondan de acuerdo a las normativas vigentes.

#### **19.6.- Gala Anual**

Es obligatoria la presencia en el reparto de premios y trofeos de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias del deportista o escudería convocado para dicha entrega (Gala Anual). La no asistencia INJUSTIFICADA será motivo de pérdida de los trofeos y premios correspondientes. No se admite representación, salvo justificación con su aprobación por la FAPA.

### **Artículo 20.- INFORME FINAL**

**20.1.-**Una vez finalizada la Prueba, y en el plazo máximo de CINCO días, el Organizador enviará obligatoriamente a la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias un dossier de los documentos que se hubieren originado con motivo de ésta, que deberá constar como mínimo de los siguientes:

- Lista Oficial de Inscritos.
- Lista de vehículos autorizados a tomar la salida.
- Informes verificaciones administrativas y técnicas.
- Actas de las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Decisiones, notificaciones del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Reclamaciones y/o Apelaciones.
- Clasificaciones de las distintas mangas o tramos de la Prueba.
- Clasificación final general de la prueba (Con Nº de licencia y Nº de DNI del participante(s)).
- Anexos, complementos, etc. Publicados.
- Relación de retirados y/o excluidos por diferentes motivos (Con Nº de licencia y Nº de DNI del participante(s)).
- Relación de Competidores inscritos y no presentados sin justificación.
- Relación detallada de la atribución de los premios y trofeos entregados.
- Otros documentos que se pudiesen elaborar en el transcurso de la prueba Informes Médicos, Informes de seguridad, etc.
- Toda la documentación deberá ser enviada dentro de la carpeta de INFORME FINAL que suministrará la FAPA.

**20.2.-**Así mismo y si el Organizador lo cree oportuno, puede adjuntar un informe final, en el que haga constar datos de interés general o que sirvan para definir o aclarar algún aspecto del desarrollo de la prueba, de igual modo puede aportar sugerencias sobre apartados concretos a mejorar, valoración de actuaciones puntuales de oficiales, etc.

**20.3.-**Independientemente de la documentación mencionada en el apartado anterior, el Organizador tiene la

obligación de hacer llegar a la FAPA a la mayor brevedad de tiempo posible, todas aquellas incidencias, que sean susceptibles de estar amparadas por el seguro de la prueba (Parte de accidentes tanto los que afecten a personas como aquellos que afecten a bienes). Todas estas incidencias deben de ser documentadas de la manera más fidedigna posible, bien con fotografías, videos, aportando testigos, etc.

El incumplimiento de lo anteriormente expuesto puede llegar incluso al desistimiento por parte de la FAPA de la reclamación y de las indemnizaciones a las que el organizador tuviera derecho.

**20.4.-**A efecto de poder elaborar de forma eficaz las diferentes clasificaciones de los campeonatos, se deberá remitir al email [clasificaciones@fapaonline.es](mailto:clasificaciones@fapaonline.es) los siguientes informes en un plazo máximo de 48 horas tras el término de la competición:

- Informe final de clasificaciones en las que figure claramente la totalidad de los equipos clasificados, por orden de clasificación y con los datos mínimos siguientes: Competidor y CIF, Nombre, Apellidos, NIF y Licencia Piloto, Nombre, Apellidos, NIF y Licencia Copiloto (si procede), Vehículo y matrícula (si procede), Categoría con clasificación propia (si procede), Clase con clasificación propia (si procede), Grupo con clasificación propia (si procede).
- Informe final de retirados con Competidor y CIF, Nombre, Apellidos, NIF y Licencia Piloto, Nombre, Apellidos, NIF y Licencia Copiloto (si procede), Vehículo y Matrícula (si procede), Categoría (si procede), Clase (si procede), Grupo (si procede).
- Informe final de excluidos con Competidor y CIF, Nombre, Apellidos, NIF y Licencia Piloto, Nombre, Apellidos, NIF y Licencia Copiloto (si procede), Vehículo y Matrícula (si procede), Categoría (si procede), Clase (si procede), Grupo (si procede).

## Artículo 21.- CLASIFICACIONES FIN DE TEMPORADA

**21.1.-** Para optar a cualquier certamen convocado por la FAPA, será imprescindible haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas, redondeando siempre al entero superior. Los puntos obtenidos en todo caso serán válidos y bloquearán el puesto conseguido.

**21.2.-** Como método general la atribución de puntos para la obtención de las clasificaciones finales de los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Pilotos (o Copilotos en las especialidades que lo requieran) las distintas especialidades se hará de la siguiente forma:

Por su posición en la Clasificación General Scratch del grupo, clase etc. de la que forme parte.

<b>PUESTO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
<b>PUNTOS</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

**21.3.-** Para los Campeonatos por Equipos se estará a lo dispuesto en el Reglamento del Campeonato de Clubes y Escuderías.

### 21.4.- EMPATES

#### 21.4.1.- Empate dentro de una prueba.

En caso de empate dentro de una prueba, las reglas de desempate dependiendo de la especialidad serán las siguientes:

##### 21.4.1.1.- Rallyes / Rallyesprint:



- 1º. Será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado.
- 2º. Si lo anterior no fuera suficiente, se tomarían en cuenta los tiempos del segundo, tercer tramo cronometrado, etc.

#### **21.4.1.2.- Montaña:**

- 1º. Resultará vencedor quien haya realizado el mejor tiempo en la primera manga oficial, segunda manga oficial, tercera manga oficial y entrenamiento oficial.
- 2º. Se considerará ganador el participante con vehículo de menor cilindrada.

#### **21.4.1.3.- Slalom:**

- 1º. Decidirá el ganador la otra manga no computada para la clasificación.
- 2º. Se considerará ganador el participante con vehículo de menor cilindrada

**21.4.2.-** Si por aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores, varios aspirantes totalizaran el mismo número de puntos, en la Clasificación final de temporada la regla de desempate será la siguiente:

- 1º. Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
- 2º. Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos, (primeros puestos, después segundos puestos, etc.), en las clasificaciones de todas las pruebas puntuables en las cuales hayan tomado parte, cada uno de los aspirantes empatados.
- 3º. En caso de nuevo empate la FAPA designará vencedor a quien haya conseguido la mejor clasificación en la primera Competición de la temporada, segunda, tercera y así sucesivamente.

#### **21.5.- RESULTADOS A RETENER**

Para elaborar las distintas clasificaciones finales, se tendrán en cuenta los resultados de:

- Pruebas celebradas puntuables 4 o menos todos los resultados.
- Pruebas celebradas puntuables 5 a 7 todos los resultados menos uno.
- Pruebas celebradas puntuables 8 más todos los resultados menos dos

**21.5.1.-** La exclusión de una prueba o la no participación en ella como consecuencia de una sanción, se puntuará como un 0 (cero puntos) los resultados de estos casos concretos no serán descontables.

**21.5.2.-** Las pruebas en las que no tome parte un equipo, serán consideradas como resultados a descontar.

**21.5.3.-** Los Reglamentos Deportivos de cada Campeonato, Copa o Trofeo, podrán especificar otros métodos para la obtención de las clasificaciones y los desempates.

### **Artículo 22.- DEMOSTRACIONES**

Queda prohibido realizar demostraciones (trompos, zigzag, etc.) y en general toda maniobra no encaminada a la consecución de un menor tiempo en una prueba, que no estén previamente autorizadas por la F.A.P.A. El incumplimiento de esta normativa será puesto en conocimiento y a disposición del Comité de Disciplina para la apertura del correspondiente expediente disciplinario al deportista(s) que lo haya(n) realizado y a(los) oficial(es) que lo haya(n) permitido.

## **Artículo 23.- PRUEBAS NO PUNTUABLES**

**23.1.-**La realización de Pruebas o actividades automovilísticas NO puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Asturias deberán ser previamente solicitadas a la FAPA. Una vez estudiada la documentación relativa al evento, la FAPA determinará en que especialidad ha de encuadrarse y los requisitos a cumplir en cuanto a Seguros, LICENCIAS, reglamentos, participantes, medidas de seguridad, etc.

**23.2.-** Todos los equipos participantes en las pruebas no puntuables, han de cumplir con todas las normas de seguridad de la especialidad en la que se encuadre la Prueba o Actividad automovilística.

**23.3.-**Si cualquiera de estas Pruebas o actividades, se realiza fuera del amparo de la FAPA, la responsabilidad será del Organizador o de las Autoridades Locales que concedan la autorización de la actividad y en lo que corresponda de los participantes, sin que bajo ningún concepto pueda vincularse a la FAPA en las consecuencias de toda índole que pudieran derivarse.

## **Artículo 24.- APLICACIÓN E INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS**

**24.1.-**La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, será la única cualificada para resolver cuantos conflictos surgieran por la aplicación e interpretación, de estas Prescripciones Comunes y de los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de Asturias.

**24.2.-**Las modificaciones que pudieran surgir o ser necesarias establecer, en el transcurso de una temporada de estas Prescripciones Comunes o a los Reglamentos Deportivos y Técnicos de las distintas especialidades, deberán ser aprobadas mediante la convocatoria y celebración de Asamblea Extraordinaria al respecto.

**24.3.-** En caso de litigio ante la justicia ordinaria, todas las partes afectadas por esta reglamentación, renuncian al ejercicio de sus derechos fuera del ámbito del Tribunal Superior de Justicia de Asturias.

## **Artículo 25.- CEREMONIA DE SALIDA**

En aquellas pruebas para las que se haya previsto una ceremonia de salida previa al comienzo oficial de la misma, deberán tenerse en cuenta los siguientes aspectos de organización y protocolo:

**25.1.-**El espacio habilitado para la ceremonia de salida deberá estar en un lugar céntrico o accesible de la localidad que alberga la prueba, con el fin de facilitar la afluencia de público, de las autoridades invitadas, de la prensa y de los aficionados, propiciando así la máxima difusión del acto a través de los medios de comunicación.

**25.2.-** El Organizador deberá prever un pódium de construcción sólida, con rampa de acceso y de salida adaptada a los vehículos que participan.

**25.3.-** La Organización nombrará a un maestro de ceremonias, que coordinará el desarrollo del acto y será

responsable de la locución. Esta persona deberá conocer con detalle la prueba, así como a los equipos participantes y a las autoridades que asistan al acto.

**25.4.-** Deberá preverse un sistema de megafonía que permita seguir el acto a todos los asistentes.

**25.5.-** Es recomendable que exista una zona acotada para autoridades, anexa a la estructura del pódium, y que permita el fácil acceso de las personalidades al pódium.

**25.6.-** Deberá existir una zona acotada para la prensa gráfica, preferentemente ubicada frente a la rampa por la que los vehículos bajan del pódium. Igualmente, la Prensa podrá tener acceso a la zona de Parque Cerrado por la que los participantes acceden al pódium.

**25.7.-** Se recomienda habilitar un espacio para los aficionados y público en general, preferentemente en el lado opuesto al reservado para las autoridades.

**25.8.-** Es fuertemente recomendable la presencia de personal de seguridad, que vele por el buen desarrollo de la ceremonia desalida.

**25.9.-** El Organizador deberá prohibir el acceso de niños al pódium, independientemente del vínculo o relación que exista con terceras personas.

**25.10.-** El número máximo de ocupantes será de 2. La incorporación de menores está totalmente prohibida, así como la realización de maniobras peligrosas, tales como patinar las ruedas, y o hacer una salida a gran velocidad, etc.. y es necesario salir con los cinturones de seguridad abrochados.

**25.11.-** La Organización deberá disponer de banderas, como mínimo, la Autonómica.

**25.12.-** El paso de los vehículos por el pódium se llevará a cabo por orden numérico decreciente (del número más alto, finalizando con el número 1). La FAPA podrá autorizar – a solicitud de un Organizador y a su exclusivo criterio- un cambio de dicho orden.

**25.13.-** El maestro de ceremonias deberá nombrar y presentar convenientemente a las autoridades, patrocinadores o personalidades presentes en el pódium, tras lo cual se llevará a cabo el tradicional “banderazo” desalida.”.

**25.14.-** Durante la celebración del pódium (salida, llegada, etc.) está prohibido la utilización de elementos de pirotecnia, inflamables o que puedan generar combustión en los vehículos de competición o daños al público asistente. Los organizadores deberán ponerse en contacto con la FAPA en caso de duda sobre la utilización de este tipo de elementos.

Cualquier incumplimiento de las anteriores normas será sancionada llegando incluso a la descalificación.

**NOTA: En caso de alguna errata dentro del reglamento, la FAPA tras su conocimiento podrá subsanarla**