

CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL Y ANEXOS

2007

En caso de duda en la interpretación de los términos de las diversas traducciones de los reglamentos de la F.I.A., dará fe el texto en francés.

CUADRO DE MATERIAS

Capítulo I: Principios generales.

Capítulo II: Nomenclatura y definiciones.

Capítulo III: Competiciones, generalidades.

Capítulo IV: Competiciones, detalles de organización.

Capítulo V: Recorridos, carreteras y pistas.

Capítulo VI: Salidas, series.

Capítulo VII: Records, generalidades.

Capítulo VIII: Concursantes y conductores.

Capítulo IX : Automóviles.

Capítulo X: Oficiales.

Capítulo XI: Penalizaciones.

Capítulo XII : Reclamaciones.

Capítulo XIII : Apelaciones.

Capítulo XIV : Aplicación del Código.

Capítulo XV : Método de establecimiento de las decisiones de la F.I.A.

Capítulo XVI : Cuestiones comerciales unidas al deporte automóvil.

Capítulo XVII :Reglamento sobre los números de competición y la publicidad en los vehículos.

Se recuerda que los textos de la Convención de la Concordia de 1.998 contienen ciertas modificaciones al Código Deportivo Internacional, aplicables únicamente al Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la F.I.A.. Estas modificaciones no pueden incluirse en los textos que siguen, y se precisa que, para dicho Campeonato, será la Convención de la Concordia de 1.998 el texto que hará fe en caso de existir diferencias con el presente Código.

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

1. Reglamentación internacional del deporte.-

La Federación Internacional del Automóvil, denominada en adelante la FIA, es el único poder deportivo internacional cualificado para establecer y hacer aplicar los reglamentos destinados a promocionar y a regir las competiciones y los récords automovilísticos, y organizar los Campeonatos Internacionales de la FIA; es el Tribunal Internacional de última instancia encargado de juzgar las diferencias que puedan surgir con ocasión de su aplicación, admitiéndose que la Federación Internacional Motociclista ejercerá los mismos poderes en lo que concierne a los vehículos automóviles de una, dos y tres ruedas.

La FIA puede delegar anualmente, en materia de Karting, su poder deportivo internacional a cualquier organismo reconocido que tenga por misión dirigir las actividades deportivas internacionales del Karting en el estricto respeto del presente Código y de los Reglamentos de la FIA.

2. Código Deportivo Internacional.-

Con objeto de permitir el ejercicio de los poderes anteriormente citados de una manera justa y equitativa, la FIA ha establecido el presente "Código Deportivo Internacional" (el Código). El objetivo de este Código y de sus anexos es fomentar y facilitar la práctica del automovilismo a escala internacional. No será nunca aplicado con el fin de impedir o de poner trabas para la celebración de una competición o para la participación de un concursante, salvo en caso de que la FIA concluyera que una medida de este tipo es necesaria para mantener la seguridad, la equidad o la regularidad del automovilismo.

3. Reglamentación nacional del deporte del automóvil.-

Cada Club nacional o Federación nacional que forme parte de la FIA se considerará como adherida al presente Código y obligada a respetarlo.

Teniendo en cuenta esta adhesión y esta obligación, un único Club o una única Federación por país, que será denominado de aquí en adelante: ADN, será reconocida por la FIA como el único poder deportivo cualificado para aplicar el presente Código y regir el deporte del automóvil en la totalidad de los territorios situados bajo la tutela de dicho país.

4. Ejercicio del poder deportivo en los espacios territoriales.

Las entidades territoriales no autónomas de un Estado estarán sometidas al poder deportivo ejercido por la A.D.N. que represente a dicho Estado en la F.I.A..

5. Delegación del poder deportivo.-

Cada ADN tendrá derecho a delegar en uno o varios clubes de su país, todos o parte de los poderes deportivos que le han sido conferidos por el presente Código, pero solamente con la aprobación previa de la FIA.

6. Retirada de la delegación.-

Una ADN puede retirar su delegación, bajo reserva de notificación a la FIA.

7. Reglamento Deportivo Nacional.-

Cada ADN podrá establecer su Reglamento Deportivo Nacional, que deberá ser enviado a la FIA.

CAPITULO II

NOMENCLATURA Y DEFINICIONES

8. La nomenclatura, las definiciones y las abreviaturas indicadas a continuación se adoptarán en el presente Código y sus anexos, en los reglamentos nacionales y sus anexos, en todos los reglamentos particulares y serán de empleo general.

9. **FIA** Federación Internacional del Automóvil

10. **ADN.-** Club Nacional o Federación Nacional reconocida por la FIA como único poseedor del poder deportivo en un país.

11. **C.D.-** Comisión Deportiva de una ADN.

12. Suprimido.

13. **Vehículos terrestres, automóviles, vehículos especiales, vehículos con efecto de suelo.**

Vehículo terrestre:

Por vehículo terrestre se entiende un aparato de locomoción movido por sus propios medios, que se desplaza teniendo constantemente un apoyo real sobre la superficie terrestre, ya sea directamente a través de un medio mecánico portador, ya sea indirectamente, y cuya propulsión y dirección están controladas completa y constantemente por un conductor a bordo del vehículo.

Automóvil:

Un automóvil es un vehículo terrestre, que rueda sobre -por lo menos- cuatro ruedas no alineadas, siempre en contacto con el suelo, de las cuáles por lo menos dos aseguran la dirección y por lo menos dos la propulsión.

Vehículo Especial:

Un vehículo especial es un vehículo de por lo menos cuatro ruedas, pero cuya propulsión no está asegurada por las ruedas.

Vehículo con Efecto de Suelo:

Un vehículo con efecto de suelo es aquel que para poder desplazarse se apoya sobre el suelo por intermedio de un colchón de aire que el mismo presuriza.

14. **Cilindrada.-**

Volumen engendrado en el o los cilindros del motor por el desplazamiento ascendente o descendente del o de los pistones. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos relativos a la cilindrada de los motores el símbolo (Pi) será equivalente a 3,1416.

15. **Clase.-**

Agrupación de vehículos determinada por su cilindrada-motor o por otros criterios de distinción (ver también Anexo B y J).

16. **Competición, Prueba, Carrera.-**

a) Una competición es una prueba en la cual toma parte un automóvil con objeto de competir a la que se le da naturaleza de competición por la publicación resultados. Las competiciones son "internacionales" o "nacionales". Además pueden ser "reservadas" o "cerradas".

Un campeonato nacional o internacional está considerado como una competición.

b) Prueba: Es una prueba única con sus propios resultados. Puede comprender una o varias mangas y una final, entrenamientos libres y clasificatorios o estar dividida de manera similar, pero siempre debe terminar al final de la manifestación. Una prueba se considera iniciada a partir de la hora prevista para el comienzo de las verificaciones administrativas y/o técnicas, y comprenderá los entrenamientos y la competición misma. Se dará como terminada a la finalización del último de los siguientes plazos:

- El plazo para interposición de reclamaciones, o de apelaciones, o al final de la audiencia.
- Al final de las verificaciones técnicas y administrativas, de final de pruebas realizadas

conforme al presente Código.

Ninguna prueba que forme parte o pretenda formar parte de un Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie Internacional que no esté reconocido por la FIA, podrá inscribirse en el Calendario Internacional.

En toda prueba, nacional o internacional, abierta a las fórmulas y categorías o grupos de la FIA, definidos en el presente Código y sus Anexos, los vehículos que participen en ellas deben estar conformes en todos sus puntos a los reglamentos técnicos de la FIA, y a las aclaraciones e interpretaciones oficiales de estos reglamentos dadas por la FIA. Una ADN no puede modificar estos reglamentos técnicos de la FIA sin autorización escrita y específica de la FIA.

b) 1.- Carrera en Circuito:

Una prueba que se desarrolla en un circuito cerrado entre dos automóviles o más, participando al mismo tiempo sobre el mismo recorrido, en la que la velocidad o la distancia cubierta en un tiempo dado, sea el factor determinante.

b) 2.- Carrera de aceleración (Dragsters):

Una carrera de aceleración entre dos vehículos a partir de una salida parada, sobre un recorrido recto, medido con precisión, en la que el primer vehículo que franquee la línea de llegada (sin penalización), realiza la mejor marca.

b) 3.- Carrera en cuesta:

Una prueba en la cual cada vehículo toma la salida individualmente para efectuar un mismo recorrido hasta una línea de llegada situada a una altitud superior a la de la línea de salida. El tiempo empleado para recorrer el espacio que separa la línea de salida y la de llegada es el factor determinante para establecer la clasificación.

17. Prueba Internacional.-

Prueba abierta a concursantes y/o conductores titulares de una licencia expedida por un país distinto de aquel en el que la prueba tenga lugar (bajo reserva del estatuto especial de las pruebas que se celebran dentro de países de la Unión Europea, tal y como se define en el artículo 18).

De acuerdo con este Código, la nacionalidad de un concursante o de un conductor es la de la ADN que le ha expedido su licencia FIA (ver artículo 112).

Ninguna prueba internacional puede tener lugar sin haberse inscrito previamente en el Calendario Deportivo Internacional (ver Anexo G) incluso en lo que concierne a las pruebas que atañen al Artículo 19. La inscripción en el Calendario Deportivo Internacional se efectúa a criterio discrecional de la FIA y debe ser solicitada por la ADN del país donde se organiza la competición. La FIA motivará todo rechazo de inscripción.

Toda prueba internacional que no esté inscrita en el Calendario Deportivo Internacional está prohibida para los licenciados de otros países.

18. Prueba nacional.-

Una prueba es nacional cuando es accesible solamente a concursantes y conductores titulares de una licencia de la FIA expedida por la ADN del país donde se celebre esta prueba.

Cuando exista un Calendario Nacional en el país en el que se celebra una prueba nacional, ésta debe estar inscrita obligatoriamente en ese Calendario. Para las pruebas que se celebren en los países de la UE (o dentro de países asimilados como tales por decisión escrita de la FIA), una competición nacional podrá admitir excepcionalmente a concursantes o conductores profesionales titulares de licencias expedidas por países de la UE o asimilados.

En este contexto, un concursante o un conductor profesional es aquel que declara ante las autoridades fiscales competentes los ingresos que percibe por participar en competiciones automovilísticas, y que acredita esta declaración ante la A.D.N. que le haya expedido la licencia de forma aceptable para ella, o justifica ante la FIA su estatus profesional.

19. Prueba reservada.-

Una prueba nacional o internacional se llama “reservada”, cuando -para ser admitidos- los concursantes o conductores deben satisfacer condiciones particulares, no previstas en los anteriores artículos 17 y 18; en particular, las carreras por invitación son competiciones reservadas.

En determinadas circunstancias excepcionales, la FIA podrá conceder su autorización para la inscripción por parte de una ADN en el Calendario Deportivo Internacional de pruebas internaciones reservadas, que teniendo en cuenta su carácter específico, podrán ser organizadas al margen del Anexo O del presente Código.

20. Prueba cerrada.-

Una prueba se llama “cerrada” cuando es accesible únicamente a los miembros de un Club, poseedores de licencias (concurante o conductor) expedidas por la ADN del país interesado. Una competición de esta clase debe ser autorizada por la ADN, que puede excepcionalmente otorgar esta autorización a varios clubes que organicen en común esta prueba.

21.- Rallves y Rallyes Todo Terreno:

a) **Rallye de primera categoría (prueba deportiva):**

Prueba en carretera de velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en carreteras abiertas a la circulación normal. Un rallye está constituido ya sea de un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien de varios itinerarios, que conducen a un mismo punto de concentración fijado de antemano, y seguido, o no, de un itinerario común.

El o los itinerarios pueden comprender una o varias pruebas especiales, es decir, pruebas organizadas en carreteras cerradas al tráfico normal y cuyo conjunto, como regla general, es determinante para el establecimiento de la clasificación general del rallye. El o los itinerarios que no sirvan para pruebas especiales se llaman “itinerarios de enlace”. En estos itinerarios de enlace la mayor velocidad no debe constituir nunca un factor para la clasificación.

Los rallyes de primera categoría deben inscribirse en el Calendario Deportivo Internacional en la sección “Pruebas de Regularidad”. Los rallyes de primera categoría pueden admitir pilotos “clasificados Gran Prix” por la FIA. Sin embargo, si un rallye comprende pruebas de clasificación en circuitos permanentes o semipermanentes, con un kilometraje superior al 10 por 100 del total del rallye, la participación de pilotos clasificados Gran Prix está sujeta a la inscripción de la prueba en el calendario de pruebas de velocidad como “prueba internacional libre”. Si los organizadores lo desean, se puede mantener la inscripción simultánea en el Calendario de Rallyes.

Las pruebas que utilicen parcialmente carreteras abiertas al tránsito normal, pero que comprendan pruebas de clasificación en circuitos permanentes o semipermanentes, con un kilometraje superior al 20 por 100 del total del rallye, no pueden inscribirse en la sección “pruebas de regularidad” del Calendario Deportivo Internacional y se deben considerar, para cualquier cuestión de procedimiento, como carreras de velocidad.

Vehículos autorizados en los rallyes internaciones de primera categoría:

La potencia de todos los vehículos estará limitada aproximadamente a 300 CV en todos los rallyes internacionales. La FIA adoptará en todo momento las disposiciones necesarias para hacer respetar esta limitación de potencia en cualquier circunstancia.

Podrán participar únicamente en los rallyes internacionales:

- Los vehículos turismos (Grupo A) salvo indicación contraria en su ficha de homologación que excluya ciertas evoluciones.
- Los vehículos de producción (Grupo N).

Salvo indicación contraria en la ficha de homologación excluyendo ciertas evoluciones, los vehículos de los grupos A y N están autorizados a participar en los rallyes internacionales que no sean del Campeonato de Mundo, durante un periodo suplementario de cuatro años subsiguiente a la expiración de su homologación, en las condiciones siguientes:

Estos vehículos podrán tomar la salida y ser clasificados con los coches homologados con plena igualdad.

La participación de los automóviles no homologados definidos mas arriba no podrá ser aceptada mas que previa la presentación de los documentos de homologación debidamente cumplimentados, a pesar de que se encuentren caducados, en las verificaciones administrativas y técnicas, que los mismos se encuentren en conformidad absoluta con las especificaciones técnicas de origen, y que estén en buenas condiciones de participación, a la discreción de los comisarios técnicos.

El tamaño de las bridas de los turbos utilizados por estos vehículos, así como su peso mínimo, deberán ser aquellos que tengan validez en curso.

b) Rallye de segunda categoría (Concentración turística):

Prueba organizada con el simple objeto de reunir a los participantes en un punto fijado de antemano.

Para distinguirlos de los precedentes, los rallyes de segunda categoría deberán obligatoriamente llevar como subtítulo las palabras "Concentración turística".

El o los itinerarios de un rallye de segunda categoría pueden ser obligatorios, pero con simples controles de paso únicamente y sin que ninguna velocidad media pueda ser impuesta a los participantes en el recorrido. Una o varias pruebas anexas, excluyendo toda carrera de velocidad, pueden formar parte del programa de un rallye de 2ª categoría, pero estas pruebas anexas, sólo pueden celebrarse en el punto de llegada. En estos rallyes de segunda categoría no se deben entregar premios en metálico.

Un rallye de segunda categoría está dispensado de inscripción en el Calendario Internacional, incluso si sus participantes son de nacionalidades diferentes, pero no puede organizarse en un país sin que su reglamento haya sido aprobado por la ADN: el reglamento puede ser concebido con el mismo espíritu que el de una competición (ver capítulo IV).

Si el o los itinerarios de un rallye de segunda categoría discurren por el territorio de una sola ADN, sus participantes no están obligados a poseer licencias. En caso contrario, el rallye será sometido a las prescripciones del artículo 81 (recorridos internacionales), y sus participantes deberán estar provistos de licencias (ver artículos 108 al 117).

c) Rallyes Todo Terreno y Rallyes Todo Terreno "Baja".

La longitud de cada sector selectivo no será superior a 500 kms., y la longitud total de la prueba debe tener al menos 800 kms. El itinerario puede atravesar el territorio de varias ADN con el acuerdo de estas ADN.

Únicamente serán admitidos los vehículos de todo terreno (Grupo T), definidos en el reglamento técnico de la FIA, excluyendo cualquier otro vehículo.

Un rallye todo terreno "Baja", es un rallye todo terreno que debe desarrollarse en un día (distancia máxima: 800 kms.), o en dos días (distancia máxima: 1.200 kms.).

d) Rallyes Todo Terreno Marathon.- Todos los rallyes todo terreno marathón, deben estar inscritos en el calendario deportivo internacional. Tan solo puede organizarse un solo rallye todo terreno marathón al año por cada continente, salvo derogación especial de la FIA.

El recorrido total debe ser de al menos 10.000 kms., siendo la distancia de las etapas libre. La duración total no debe ser superior a los 31 días incluidas las verificaciones técnicas y el prólogo.

Únicamente pueden ser admitidos los vehículos de rallyes todo terreno (Grupo T) definidos en los reglamentos técnicos de la FIA, excluyendo cualquier otro vehículo.

22.

a) "Meeting" o concurso.-

Reunión de concursantes y de oficiales, que comprenda ya sea una o varias competiciones, ya sean varias tentativas de récords.

b) Parada.-

Una parada consiste en la presentación de un grupo de vehículos a velocidad moderada. Se deberán observar las siguientes condiciones:

- Un vehículo oficial dirigirá la parada y otro la cerrará.
- Estos dos vehículos oficiales serán conducidos por pilotos experimentados bajo la autoridad del Director de Carrera.
- Los adelantamientos estarán estrictamente prohibidos.
- Está prohibido el cronometraje.
- Los vehículos no deben llevar ningún número de carrera, salvo si tal número le es históricamente asociado. Los organizadores pueden utilizar otras marcas de identificación para los vehículos (letras o números sobre los cristales laterales, etc.), pero estas marcas deben ser quitadas cuando el vehículo abandone el lugar de la prueba.
- Toda parada deberá ser mencionada en el Reglamento Particular; los automóviles participantes deben ser mencionados en el programa oficial de la carrera.

c) **Demostración.-**

Una demostración consiste en la presentación de las prestaciones de un vehículo. Se deberán observar las siguientes condiciones:

- Las demostraciones de más de 5 vehículos serán controladas en todo momento por un vehículo de seguridad, conducido, a la cabeza del grupo, por un piloto experimentado, bajo la autoridad del Director de Carrera.
- Todos los Comisarios deberán estar presentes en sus puestos.
- Los pilotos deben llevar vestimenta de seguridad apropiada (se recomienda prioritariamente la vestimenta y cascos admitidos por la FIA). Los Organizadores podrán especificar normas de vestimenta mínimas.
- Los vehículos deben satisfacer las exigencias de seguridad de los controles técnicos.
- Deberá publicarse después de las verificaciones técnicas, una lista detallada de los participantes.
- No se autoriza ningún pasajero.
- Se prohíben estrictamente los adelantamientos, salvo si son solicitados por los Comisarios mostrando la bandera azul.
- Se prohíbe el cronometraje.
- Las demostraciones deben ser mencionadas en el reglamento particular; los vehículos participantes deberán ser mencionados en el programa oficial de la carrera.
- Los vehículos no deben llevar ningún número de carrera, salvo si tal número les es históricamente asociado. Los organizadores pueden utilizar otras marcas de identificación para los vehículos (letras o números sobre los cristales laterales, etc.), pero estas marcas deberán quitarse cuando el vehículo abandone el lugar de la prueba.

Las Paradas y las Demostraciones no podrán organizarse sin la autorización de la A.D.N. del país organizador.

23. **Tentativa.-**

Competición reglamentada en la que cada concursante puede elegir el momento de ejecución en un período fijado por los Reglamentos.

24. **Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge y Serie.-**

Los Campeonatos Internacionales, Copas Internacionales, Trofeos Internacionales o Challenges Internacionales de la FIA son propiedad de la FIA.

a) **Campeonato.**

Un Campeonato puede estar constituido por una serie de pruebas o por una sola prueba. Existen campeonatos nacionales y campeonatos internacionales. Únicamente la FIA tiene el poder de autorizar un campeonato internacional. Únicamente las ADN pueden autorizar un campeonato nacional.

Los campeonatos nacionales no pueden ser organizados más que por el poder deportivo nacional u otro organismo con el permiso escrito de este poder deportivo nacional.

Fuera del territorio nacional, podrá organizarse como máximo una prueba de un campeonato nacional con las siguientes condiciones:

- Que se desarrolle en un país que tenga una frontera común con el país que organiza el campeonato nacional (a condición de que, en caso de que esta frontera sea marítima, la FIA considere que el país fronterizo tiene una relación geográfica adecuada con el país organizador del campeonato nacional).

-Que los reglamentos deportivos y técnicos del campeonato nacional hayan sido aprobados por FIA.

-Que el recorrido sobre el que se desarrolle la prueba haya sido homologado y aprobado por la FIA, y que todos los reglamentos de seguridad y servicios médicos sean respetados.

Los campeonatos internacionales no podrán ser organizados más que por la FIA o por otro Organismo con el permiso escrito de la FIA. En este caso, el poder deportivo que organice este campeonato tendrá los mismos derechos y deberes que el Organizador de una prueba.

b) Copa, Trofeo, Challenge y Serie.-

Una Copa, Trofeo, Challenge o Serie, podrán estar compuestas por varias pruebas sometidas a los mismos reglamentos, o por una única prueba.

No podrá organizarse ninguna serie internacional sin la obtención previa, por parte de la ADN que proponga la serie, de la aprobación formal de la FIA, que recogerá especialmente los puntos siguientes:

- Aprobación de los reglamentos deportivo y técnico, especialmente en lo que respecta a la seguridad.
- Aprobación del calendario de la serie.
- Autorización previa de todas las ADN sobre cuyo territorio se organicen una o diversas de las pruebas que puntúen para la serie.
- Control de la adecuación de la homologación de los circuitos con las categorías de vehículos admitidos, y del respeto a todos los reglamentos de seguridad y de socorro médico de la FIA;
- Control de que el título de la serie sea coherente con su alcance geográfico y con sus criterios técnicos y deportivos

Además, la FIA podrá, en aplicación de su poder discrecional, permitir la realización de un campeonato nacional exclusivamente reservado a los miembros de un club, incluyendo mas de una manga fuera del territorio de la ADN de donde depende este club.

c) Los Campeonatos, Copas, Trofeos, Challenges o Series que llevan el nombre de FIA sólo pueden ser organizados por la FIA o por otro organismo con el acuerdo escrito de la FIA y no pueden llevar un título que incluya el término "Mundo (World)" (u otro termino que tenga un significado parecido, o derivado sea cual sea el idioma) si sus reglamentos particulares no son conformes al menos con las exigencias enunciadas en el apartado d) que figura a continuación y que además impliquen la participación, generalmente para toda la temporada, al menos de cuatro marcas de automóviles.

d) Las otras Copas, Trofeos, Challenges o Series no pueden incluir en su título la palabra "Mundo (World)" (que, según las disposiciones presentes, designa todo término que tiene un significado parecido, o derivado de "Mundo (World)" sea cual sea el idioma) sin la autorización de la FIA. De manera general, la FIA otorgará esta autorización bajo reserva de que sean satisfechas las exigencias siguientes y que ello sea en interés general del deporte. La FIA puede retirar su autorización en caso de incumplimiento de estas exigencias.

i) El calendario de la Copa, del Trofeo, de la Challenge o de la Serie debe incluir pruebas organizadas al menos en tres continentes a lo largo de la misma temporada;

ii) Cuando la Copa, el Trofeo, la Challenge o la Serie consista sólo en una prueba, las mangas, pruebas u otras series, determinantes para la calificación de los pilotos en esta prueba única, han de ser organizadas al menos en tres continentes y deben ser unas pruebas debidamente inscritas en el en el Calendario Internacional;

iii) El organizador debe aceptar y reconocer que, además de los derechos o las prerrogativas descritos en el Código o en otros reglamentos, la FIA se reserva el derecho a realizar inspecciones en el momento de la prueba de la Copa, Trofeo, Challenge o Serie que utiliza o ha pedido utilizar el título "Mundo (World)" con el fin de verificar que los principios del Código y de los reglamentos aplicables són plenamente respetados. El organizador facilitará estas inspecciones autorizando a la FIA el acceso a todo el circuito y a todo documento útil para este fin;

iv) El organizador de la Copa, del Trofeo, de la Challenge o de la Serie correspondiente debe, para cada prueba, designar, sobre una llista publicada y puesta al día regularmente por la FIA, al menos un Comisario Deportivo, que oficiará como presidente del Colegio de los Comisarios Deportivos y que dará cuenta de toda infracción grave al Código u otra irregularidad constatada durante la prueba, a la FIA, a la ADN que propuso la prueba, así como a la ADN en cuyo territorio se celebra la prueba.

La FIA puede conceder excepcionalmente una derogación para una serie que justifique una utilización antigua y reconocida del término "Mundo (world)".

25. Comité de Organización.-

Agrupación formada por, al menos, tres personas, autorizadas por el Club Nacional que ostente el poder deportivo (ver artículos 3, 4 y 5), investida por los organizadores (ver artículo 55) de una competición de todos los poderes necesarios para la organización material de esta competición y para la aplicación del reglamento particular (ver artículo 27).

26. Permiso de Organización.-

Documento que permite la organización de una competición, expedido por el Club Nacional que ostente el poder deportivo (ver artículos 3, 4 y 5).

27. Reglamento particular.-

Documento oficial obligatorio expedido por los organizadores de una competición (ver artículo 55) y que reglamenta los detalles.

28. Programa.-

Documento oficial obligatorio elaborado por el Comité de Organización de una competición (ver artículo 25) y que contiene todas las indicaciones necesarias para informar al público sobre los detalles de esta competición.

29. Recorrido.-

El trayecto a seguir por los participantes.

30. Pista.-

Recorrido utilizado, ya sea permanente o temporalmente, para las competiciones o los récords.

31. Autódromo.-

Ciertas pistas permanentes, especialmente aquellas que tienen curvas peraltadas que pueden recorrerse a gran velocidad, se denominan autódromos.

32. Milla, Kilómetro.-

Para todas las conversiones de medidas inglesas al sistema métrico decimal, o inversamente, la milla se contará como 1.609,344 metros y el kilómetro como 0,62137 millas.

33. Récord.-

El resultado máximo obtenido en condiciones especiales determinadas por los Reglamentos. (Ver Anexo D, reglamentación de los récords).

34. Récord local.-

Un récord establecido sobre una pista permanente o temporal aprobada por la ADN, cualquiera que sea la nacionalidad del concursante.

35. Récord Nacional.-

Un récord establecido o batido conforme a las reglas establecidas por una ADN en su territorio, o bien, en el territorio de otra ADN, con el acuerdo previo de esta última. Un récord nacional se llama "de clase" si representa la mejor marca realizada en una de las clases en las que están subdivididos los tipos de vehículos admitidos para la tentativa, o bien, "absoluto", si representa la mejor marca sin tener en cuenta la clase.

36. Récord Internacional.-

Por récord internacional se entiende la mejor marca realizada en una clase o en un grupo determinado (ver Artículo 199).

Existen records internacionales para automóviles, así como records internacionales para vehículos especiales y para vehículos con efecto de suelo (ver Artículo 199).

37. Récord del mundo.-

Un récord reconocido por la FIA como la mejor marca realizada por un automóvil sin tener en cuenta su categoría, clase, grupo u otro medio de subdivisión.

38. Poseedor de récord.-

Si se trata de un récord establecido en el curso de una tentativa individual, el poseedor es el concursante titular del permiso de tentativa firmante de la petición de autorización.

Si se trata de un récord establecido en el curso de un "meeting", el poseedor es el concursante (ver Artículo 44) titular de la inscripción del vehículo con el cual se ha establecido la marca.

39. Salida.-

La salida es el instante en que se da la orden de salida a un concursante aislado o a varios concursantes que parten a la vez (ver Artículos 89 a 96, reglamentación de las salidas).

40. Línea de control.-

Es la línea al paso de la cual se cronometra un vehículo.

41. Línea de salida.-

Es la línea de control inicial con o sin cronometraje (ver Artículo 90).

42.

a) **Línea de llegada.-** Es la línea de control final con o sin cronometraje.

b) **Parque Cerrado.-** Es el lugar donde el concursante está obligado a llevar a su, o sus, vehículos como está previsto en el Reglamento particular.

En el interior del Parque Cerrado, únicamente está permitido el acceso a los oficiales designados para la vigilancia. Toda operación, preparación o reparación estará prohibida salvo si está autorizada por los mencionados oficiales.

El parque cerrado será obligatorio en todas las pruebas donde estén previstas verificaciones técnicas.

El Reglamento particular de la prueba precisará el lugar que se reserva para la instalación del parque o parques cerrados.

El parque cerrado debe estar situado muy cerca de la línea de llegada (o línea de salida si la hubiese). Al final de la prueba de clasificación, la zona comprendida entre la línea de llegada y la entrada al parque cerrado, estará sometida al régimen de parque cerrado.

El parque cerrado será de dimensiones adecuadas y estará bien protegido a fin de impedir que el público pueda acceder al mismo cuando haya vehículos.

El control será efectuado por los oficiales designados por la Organización. Estos serán los responsables del funcionamiento del parque cerrado y los únicos autorizados a dar órdenes a los concursantes.

Las zonas de los controles de los rallyes, se considerarán como parque cerrado. No podrá producirse ninguna intervención o asistencia en la zona de control.

43. Hándicap.-

Medio previsto por el reglamento particular de una competición y que tiene por objeto igualar lo más posible las oportunidades de los concursantes.

44. Concursantes.-

Toda persona física o jurídica inscrita en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de concursante de la FIA expedida por su ADN correspondiente (ver Artículos 108 y 110).

45. Conductor.-

Persona que conduce un automóvil en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de conductor de la FIA expedida por su ADN correspondiente (ver Artículos 108 y 110).

46. Pasajero.-

Persona distinta del conductor, transportada por un automóvil, y que pese, junto con su equipo personal, por lo menos 60 Kg.

47. Licencia.-

a) Una licencia es un certificado de registro expedido a toda persona física o jurídica, (piloto o concursante, constructor o equipo, oficial, organizador, circuito, etc.) que desee participar o tomar parte en competiciones o intentos de récord regidos por el presente Código. Al titular de una licencia se le presume el ser conocedor del Código Deportivo Internacional y debe respetar sus prescripciones. El principio aplicable, en todos los casos, es que todo candidato que responda a los criterios de atribución de una licencia en virtud del presente Código y de sus reglas deportivas y técnicas aplicables, tiene derecho a obtener la licencia en cuestión.

Nadie puede tomar parte en una competición, establecer o batir un récord, si no posee una licencia de la FIA expedida por su ADN de tutela, o una licencia de la FIA expedida por otra ADN diferente a la suya de tutela, pero con la autorización de su ADN de tutela (ver Artículo 110).

La ADN de tutela es la ADN del país del que el titular es nacional.

En el caso de un concursante o de un conductor profesional tal y como se ha definido en el artículo 18, la ADN de tutela puede ser igualmente la ADN del país de la Unión Europea en el cual el licenciado tenga establecida de buena fe su residencia permanente.

Toda licencia de la FIA expedida por una ADN, es válida para una prueba internacional de acuerdo con la categoría apropiada de esta licencia, a condición de que ésta esté inscrita en el Calendario Deportivo Internacional. Ningún licenciado puede participar en una prueba Internacional si no está inscrita en el Calendario Internacional.

La licencia de la FIA debe ser renovada todos los años a partir del día primero de enero de cada año.

Cada ADN nacional entregará las licencias, conforme a la reglamentación de la FIA. Puede expedirse una licencia con pseudónimo pero nunca se podrán utilizar dos pseudónimos.

La expedición o la renovación de la licencia podrá dar lugar a la percepción de unos derechos. Una ADN podrá expedir una licencia a un extranjero que pertenezca a un país no representado todavía en la FIA con el acuerdo previo de la FIA. La lista de las licencias expedidas en estas condiciones estará puesta al día en el Secretariado de la FIA.

Todo miembro de la FIA, al momento de su admisión, deberá comprometerse a reconocer y registrar las licencias así expedidas.

La Super-licencia internacional será concedida y expedida por la FIA, al candidato que esté en posesión de una licencia nacional y que la haya solicitado. Esta es obligatoria en algunos Campeonatos internacionales de la FIA en las condiciones establecidas por cada reglamento. A estos efectos, los candidatos a la Super-licencia FIA, deberán presentar cada año su solicitud, cumplimentando los formularios de candidatura. Dicha licencia es renovable anualmente. La FIA tiene el derecho de rechazar la expedición de una Super-licencia, debiendo motivar su decisión. El documento de la Super-licencia es propiedad de la FIA que la remitirá a cada titular. La suspensión o retirada de la licencia como consecuencia de una sanción excluye a su titular de los Campeonatos FIA por toda la duración de tal suspensión o retirada.

b) Las licencias nacionales expedidas por una ADN de la Unión Europea (UE) o una ADN de un país asimilado por decisión de la FIA, a concursantes o pilotos profesionales, según se han definido en el artículo 18 del presente Código, permitirán a sus titulares participar en pruebas nacionales que se celebren en países de la Unión Europea (o asimilados por decisión de la FIA) sin necesidad de autorización especial. Las licencias nacionales de competición llevarán una bandera de la UE.

Cada ADN de la UE, o país asimilado, garantizará que las condiciones del seguro tienen en cuenta esta reglamentación.

Tales concursantes o conductores profesionales, estarán sometidos a la jurisdicción de la ADN del país en el que participan en una competición, así como a la ADN que le expide la licencia. Toda suspensión de licencia será publicada en el Boletín Oficial del Deporte Automóvil de la FIA.

48. Registro de licencias.-

Relación llevada por una ADN de las personas a las que esta ADN ha expedido una licencia de concursante o una licencia de conductor.

49. Números de licencia.-

Los números atribuidos anualmente por una ADN a los concursantes o conductores inscritos en su registro.

50. Exclusión.-

La exclusión entraña para el sancionado la prohibición de tomar parte en una competición determinada o en varias competiciones de un mismo "meeting".

51. Suspensión.-

La suspensión suprime temporalmente para el sancionado el derecho a tomar parte en toda competición, ya sea en el país de la ADN que la ha pronunciado, ya sea en todos los países sometidos a la legislación de la FIA (ver Artículos 170 y 182).

52. Descalificación.-

La descalificación suprime definitivamente para el sancionado el derecho a tomar parte en toda competición, salvo en los casos previstos en los Artículos 170 y 182.

CAPITULO III

COMPETICIONES. GENERALIDADES

53. Condiciones generales de aplicación del Reglamento.-

Todas las competiciones y todas las tentativas de récords nacionales, internacionales y mundiales organizadas en un país representado en la FIA, se registrarán por el presente Código. Sin embargo, las competiciones cerradas y las tentativas de récords locales se registrarán por el Reglamento Deportivo Nacional. En los países donde no exista Reglamento Deportivo Nacional será de aplicación el presente Código Deportivo Internacional.

54. Competición organizada en un país no representado en la FIA.-

No se podrá organizar una competición en un país no representado en la FIA más que con un permiso especial que será expedido facultativamente por la FIA.

55. Organización de las competiciones.-

Las competiciones podrán ser organizadas en cada país:

- a) Por el Club Nacional poseedor del poder deportivo (ver Artículos 3, 4 y 5).
- b) Por un Club Automóvil, o excepcionalmente por otra agrupación deportiva cualificada, a condición de que este Club o esta agrupación estén provistas de un permiso de organización (ver Artículo 61).

Organización de pruebas en el extranjero: (Ver Anexo G, Artículo G2, nota 2.)

56. Documentos oficiales.-

Toda competición dará lugar al establecimiento de documentos oficiales entre los cuales deberán obligatoriamente figurar un Reglamento particular (ver Artículo 27) y un programa (ver Artículo 28).

Toda prescripción contenida en uno de estos documentos oficiales que sea contraria al presente Código será nula y sin ningún efecto.

57. Mención que debe figurar obligatoriamente en los documentos que se refieran a una competición.-

Todos los Reglamentos particulares, programas y hojas de inscripción, referentes a una competición, deberán llevar de manera destacada la mención: "Organizada conforme al Código Deportivo Internacional y al Reglamento Deportivo de ..." (nombre de la ADN interesada o de su delegación de poder deportivo). En los países donde no exista reglamento deportivo nacional, la mención se reducirá a: "Organizada conforme al presente Código".

58. Conocimiento y respeto de los Reglamentos.-

Toda persona o grupo de personas que organicen una competición o tomen parte en ella:

1. Se entenderá que conocen los Estatutos y Reglamentos de la FIA, el presente Código, así como los reglamentos nacionales.
2. Se comprometerán a someterse sin reserva a los documentos citados y a las decisiones de la autoridad deportiva, así como a las consecuencias que pudieran derivarse de ello.

En caso de incumplimiento de estas disposiciones, toda persona o grupo que organice una competición o tome parte en ella, perderá el beneficio de la licencia que se le haya otorgado, asimismo, todo constructor podrá ser excluido temporal o definitivamente de los Campeonatos de la FIA. La FIA motivará sus decisiones.

Si un vehículo es declarado no conforme con el reglamento técnico, la ausencia de ventajas en sus prestaciones, no se considerarán como una justificación.

59. Competiciones prohibidas.-

Toda competición proyectada, que no fuera a ser organizada de conformidad con las disposiciones del presente Código y del Reglamento Nacional de la ADN interesada, será prohibida por esa ADN.

Si tal competición estuviera incluida en un "meeting" para el cual se hubiera expedido un permiso, dicho permiso será nulo y no válido. Las disposiciones del Artículo 58 serán aplicables a todo licenciado que tomen parte en ella.

60. Competición aplazada o suprimida.-

Un "meeting", o una competición prevista en un "meeting", no podrá aplazarse o suprimirse sin que las cláusulas de aplazamiento o supresión hayan sido previstas en el Reglamento particular, o que los comisarios deportivos hayan decidido el aplazamiento por razones de fuerza mayor o de seguridad (ver Artículo 141).

En caso de supresión o de aplazamiento superior a veinticuatro horas, los derechos de inscripción deberán reembolsarse.

CAPITULO IV

COMPETICIONES. DETALLES DE ORGANIZACIÓN.

61. Permiso de organización necesario.-

No podrá organizarse ninguna competición en un país afiliado a la FIA sin un permiso de organización (ver Artículo 26) expedido por la autoridad deportiva competente, es decir, por la ADN que detente el poder deportivo (ver Artículos 3, 4 y 5).

62. Solicitud de permiso de organización.-

Cada petición de permiso de organización deberá dirigirse a la autoridad competente (ver Artículo 61), al menos un mes antes de la fecha del "meeting" proyectado, acompañada de las informaciones siguientes:

- 1) Los nombres y cargos de las personas propuestas para formar el Comité de organización (ver Artículo 25) y la dirección de este Comité.
- 2) Un proyecto de Reglamento particular (ver Artículos 27 y 65) para cada competición del "meeting". En el caso de que la autoridad deportiva competente hubiera fijado previamente un derecho para la expedición de un permiso de organización, la petición deberá acompañarse del importe de este derecho, que será reembolsado si el permiso no se concede.

63. Expedición de un permiso de organización.-

En cada país, la autoridad deportiva competente expedirá, si lo tiene a bien, los permisos de organización (ver Artículo 61) en impresos especiales, aunque también podrá hacer las veces de permiso de organización, una simple carta que apruebe el Reglamento particular (ver Artículos 27 y 65). El principio aplicable en todos los casos es que el titular de una licencia de organizador que realice una solicitud de permiso de organización, podrá obtener este permiso bajo reserva de que responda a los criterios del presente Código y a las reglas deportivas y técnicas aplicables.

64. Respeto a leyes y reglamentos.-

Una competición podrá ser organizada por carretera, en pista, o sobre ambas, pero no se podrá expedir ningún permiso de organización por la autoridad deportiva competente (ver Artículo 61), hasta que el Comité de organización (ver Artículo 25) disponga de las autorizaciones administrativas que fueran necesarias.

Nota 1.- Las competiciones organizadas en carretera abierta al tráfico, deberán desarrollarse de acuerdo al Código de Circulación del país donde se celebre. Las infracciones a este Código se sancionarán a juicio de los Comisarios Deportivos.

Nota 2.- Las competiciones organizadas en circuito están sometidas a todas las reglas del Código Deportivo Internacional, pero además pueden estarlo a otras reglas particulares que rijan en ese circuito, establecidas a tal efecto.

Las ADN podrán expedir a las empresas privadas propietarias de circuitos, permisos de organización permanentes, a condición de que la solicitud del permiso sea acompañada de un certificado oficial de medida de la línea de récord (ver Artículos 237 y 239 del Anexo E), y que no se efectúe ninguna modificación de esta línea sin la aprobación de la ADN.

Presentación de los Reglamentos.- Los Reglamentos de las diferentes pruebas de Campeonatos FIA deberán llegar al Secretariado de la FIA con una antelación mínima de un mes con respecto a la fecha de cierre de inscripciones, excepto en el caso de los rallyes, para los cuales el plazo será de dos meses.

65. Principales indicaciones que deberán figurar en el reglamento particular:

- a) La designación del, o de los organizadores (ver Artículo 55).
- b) El nombre, la naturaleza y la definición de la, o de las competiciones proyectadas (ver Artículos 17 a 21).
- c) Una mención que especifique que el "meeting" se somete al presente Código y al

Reglamento Deportivo Nacional, si existiera.

- d) La composición del Comité organizador (ver Artículo 25) y la dirección de este Comité.
- e) El lugar y la fecha del “meeting”.
- f) Una descripción detallada de las competiciones proyectadas (longitud y sentido del recorrido, clase y categorías de los vehículos admitidos, carburante, limitación del número de concursantes -si ha lugar-, etc.).
- g) Todas las informaciones útiles sobre las inscripciones: lugar de recepción, fechas y horas de apertura y de cierre, importe de los derechos -si existen- (ver Artículos 70 y 71).
- h) Todas las informaciones útiles sobre los seguros, si ha lugar.
- i) Las fechas, horas y tipo de salidas, con indicación de los hándicaps, si ha lugar.
- j) Una referencia a las disposiciones del presente Código, especialmente a las licencias obligatorias (ver Artículos 44, 45 y 108), las señales (ver Anexo H), la protección contra incendios (ver Artículo 128).
- k) La forma en que serán controladas las llegadas y la forma en que será hecha la clasificación.
- l) Una lista detallada de los premios atribuidos a cada competición.
- m) Una referencia de las disposiciones del presente Código sobre las reclamaciones (ver Artículos 172, 173 y 174).
- n) Los nombres de los comisarios deportivos y del director de carrera.

66. Modificaciones a los reglamentos particulares.-

No se podrá introducir ninguna modificación a los reglamentos particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los concursantes ya inscritos, o salvo decisión de los Comisarios Deportivos por razones de fuerza mayor o de seguridad (ver Artículo 141).

67. Principales indicaciones que deberán figurar en un programa:

- a) Una mención especificando que el “meeting” se somete al presente Código y al Reglamento Deportivo Nacional, si existiese.
- b) El lugar y la fecha del “meeting”:
- c) Una sucinta descripción, y el horario de las competiciones proyectadas.
- d) Los nombres de los concursantes y conductores, así como los números distintivos que llevarán sus vehículos (si existen pseudónimos deberán indicarse entre comillas).
- e) El hándicap, si ha lugar.
- f) Una lista detallada de los premios atribuidos a cada competición.
- g) Los nombres de los Comisarios Deportivos y del Director de Carrera.

68. Inscripciones.-

Por el hecho de la inscripción, quedará perfeccionado un contrato entre el concursante y el Comité de Organización (ver Artículo 25). Este contrato podrá firmarse conjuntamente o resultar de un intercambio de correspondencia. Obligará al concursante a tomar parte en la competición en la que se haya inscrito, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificado. Obligará al Comité de Organización a cumplir, respecto al concursante, todas las condiciones particulares de la inscripción, bajo la única reserva de que el concursante haya hecho, lealmente, todos los esfuerzos posibles para tomar parte en la competición en cuestión.

69. Respeto de las inscripciones.-

Toda discrepancia entre un concursante y el Comité de Organización con motivo de una inscripción será juzgada por la Autoridad Deportiva que haya autorizado al Comité de Organización (ver Artículo 25), sin perjuicio del derecho de apelación si se trata de un concursante extranjero (ver Artículo 181 c). Si el juicio no se pudiera celebrar antes de la fecha de la competición en cuestión, todo concursante que, estando inscrito, o todo conductor que habiendo aceptado conducir en esta competición, no tomase parte en ella, será inmediatamente suspendido internacionalmente (retirada provisional de la licencia), a menos que abone una fianza cuyo importe se fijará en cada país por la autoridad deportiva competente. La prestación de esta fianza no implicará que el concursante o el conductor pueda sustituir una competición por otra (ver Artículo 124).

70. Recepción de las inscripciones.-

Cuando la autoridad deportiva competente haya expedido un permiso para un "meeting", el Comité de Organización podrá recibir las inscripciones.

Las inscripciones definitivas deberán establecerse en un impreso reglamentario suministrado por el comité de organización; deberán indicar los nombres y direcciones de los concursantes y, si hay lugar, de los conductores designados, así como los números de sus licencias.

Sin embargo, los reglamentos particulares podrán fijar un plazo para la designación de los conductores.

Si se prevén en el Reglamento particular derechos de inscripción (ver Artículo 65 g), toda inscripción deberá acompañarse, bajo pena de nulidad, del importe de estos derechos. Los concursantes y los conductores que deseen tomar parte en una competición internacional en el extranjero sólo podrán hacerlo con la autorización previa de su ADN. Esta autorización podrá adoptar cualquier forma que la ADN interesada juzgue conveniente: estampar su visado en el boletín de inscripción, expedición al concursante o conductor de una autorización especial para una prueba determinada, o una autorización más general (para uno o varios países, para un período determinado o para toda la duración de validez de la licencia considerada).

La aceptación por un organizador de la inscripción de un concursante o de un conductor extranjero no provisto de la autorización previa de la ADN en que estén licenciados, constituirá una falta que, puesta en conocimiento de FIA, se sancionará con multa cuyo importe quedará a la discreción de la FIA.

Autorizaciones expedidas por las ADN para participar en pruebas en el extranjero:

Se recuerda que las ADN podrán expedir autorizaciones a sus licenciados únicamente para pruebas regularmente inscritas en el Calendario Internacional FIA.

71. Cierre de las inscripciones.-

Las fechas y horas de cierre de las inscripciones deberán obligatoriamente indicarse en el Reglamento particular (ver Artículo 65 g). Para las competiciones internacionales, el cierre de las inscripciones deberá tener lugar, por lo menos, siete días antes de la fecha fijada para el "meeting". Para el resto de las competiciones, este plazo podrá reducirse a tres días, pero nunca a un plazo menor.

72. Inscripciones realizadas por telefax.-

Las inscripciones podrán realizarse por telefax, o por cualquier medio electrónico de comunicación, a condición de haber sido enviadas antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones y de que sean confirmadas por una carta expedida al mismo tiempo, acompañada, si ha lugar, del importe requerido.

Dará fe de la hora de expedición la que figure inscrita en la comunicación electrónica (por ejemplo: en el telefax, en el correo electrónico, etc.).

73. Inscripciones que contengan una falsa declaración.-

Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida; el firmante de tal inscripción podrá ser declarado culpable de incorrección y, además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado.

74. Rechazo de inscripción.-

Cuando el comité de organización rechazara una inscripción para una competición internacional, deberá comunicarlo al interesado en los ocho días siguientes a la recepción de esta inscripción, y, lo más tarde, cinco días antes de la competición. Este rechazo deberá ser motivado. Para las demás competiciones, el reglamento nacional podrá prever otros plazos para las notificaciones de un rechazo de inscripción.

75. Inscripciones condicionadas.-

El Reglamento particular podrá prever la aceptación de inscripciones bajo ciertas reservas muy bien definidas, por ejemplo, cuando el número de participantes esté limitado, bajo reserva de que se produzcan bajas entre los demás concursantes inscritos. Una inscripción condicionada deberá comunicarse al interesado por carta o telegrama expedido lo más tarde al día siguiente del cierre de inscripciones, pero el concursante inscrito condicionalmente no estará sometido a las prescripciones del artículo 124.

76. Publicación de las inscripciones.-

Estará prohibido anunciar o publicar con ocasión de una competición, el nombre de un concursante del cual el Comité de organización no haya recibido la inscripción regular.

Los concursantes inscritos condicionalmente (ver artículo 75) deberán ser designados como tales en el momento de la publicación de las inscripciones.

77. Designación de los participantes.-

Si no está previsto en el Reglamento particular, si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número máximo de concursantes fijado por el Reglamento, los participantes que tomen la salida se designarán ya sea siguiendo el orden de recepción de las inscripciones, ya sea por sorteo, o por cualquier otro medio previsto de antemano por la Comisión Deportiva de la ADN.

78. Designación de suplentes.-

En el caso de que existieran concursantes eliminados por las condiciones fijadas en el artículo 77, podrá admitírseles como suplentes bajo reserva de acuerdo previo con el comité de organización.

79. Inscripción de un automóvil.-

El mismo automóvil no podrá inscribirse más que una sola vez en una competición.

En circunstancias excepcionales, una ADN podrá, en su territorio, aportar una derogación a esta regla, autorizando que el mismo automóvil pueda ser inscrito dos veces en la misma competición, a condición de que no sea pilotado más que una sola vez por el mismo conductor.

80. Lista oficial de los concursantes.-

El comité de organización deberá remitir obligatoriamente a la ADN, y poner a disposición de cada concursante, al menos cuarenta y ocho horas antes del comienzo del "meeting", la lista oficial de los concursantes que tomen parte en la competición.

CAPITULO V

RECORRIDOS - CARRETERAS Y PISTAS.

81. **Recorridos internacionales.-**

Cuando una competición incluya en su recorrido territorios de varias naciones, los organizadores de esta competición deberán obtener, a través de su Automóvil Club nacional, la conformidad previa de los Automóvil Club nacionales de todos los países atravesados.

Los Automóvil Club nacionales de los países que se atraviesen, mantendrán el control deportivo sobre toda la parte de recorrido dentro de los límites de su territorio respectivo, quedando entendido, sin embargo, que la homologación de los resultados los realizará el Automóvil Club nacional del que dependan los organizadores (ver artículo 55).

82. **Recorridos en carretera.-**

El recorrido de una competición deberá aprobarlo la ADN.

La petición de autorización deberá acompañarse de un itinerario detallado en el que se indiquen las distancias exactas a recorrer.

83. **Medidas de distancia en carretera.-**

Para las competiciones que no sean tentativas de récord, las distancias hasta cinco kilómetros se medirán según la línea mediana directamente por un topógrafo experto; por encima de cinco kilómetros, se determinará por los hitos oficiales o por medio de un mapa oficial a escala 1:250.000 como mínimo.

84. **Licencia internacional para pista o autódromo.-**

Una ADN deberá dirigirse a la FIA para obtener una licencia internacional para una pista permanente o temporal, o para una tentativa de récord.

La FIA podrá expedir para una pista una licencia válida para una tentativa o una serie de tentativas de récord.

La FIA después de haber consultado con la Autoridad Deportiva Nacional competente (ver artículos 3, 4 y 5), podrá rechazar la expedición o retirar una licencia, pero deberá motivar este rechazo o esta retirada de licencia.

85. **Licencia nacional para pista.-**

Una ADN podrá expedir facultativamente una licencia nacional para pista, en las condiciones indicadas en el artículo 84, pero en este caso, la pista no podrá servir para las tentativas de récord internacionales o mundiales.

86. **Indicaciones que deberán figurar en las licencias para pista.-**

La licencia expedida por la FIA deberá mencionar la longitud de la pista e indicar si ésta está aprobada para el establecimiento de récords internacionales y de récords del mundo.

La licencia expedida por una ADN deberá mencionar la longitud de pista e indicar si está aprobada para los récords nacionales.

La licencia mencionará las reglas particulares de la pista que los conductores están obligados a conocer y respetar.

87. **Condiciones a cumplir por las pistas permanentes o temporales.-**

Las condiciones a cumplir por las pistas permanentes o temporales serán determinadas periódicamente por la FIA (ver estas condiciones en el anexo E).

88. Exhibición de la licencia para pista.-

La licencia para pista, mientras sea válida, deberá estar colocada en un lugar de la pista bien visible.

CAPITULO VI
SALIDAS -SERIES.

89. Salida.

a) La salida será el instante en el que se dé orden de partir a un concursante aislado o a varios concursantes que partan a la vez. En caso de que exista cronometraje, éste comenzará en la salida.

No hay más que dos clases de salida:

- 1/ Salida lanzada.
- 2/ Salida parada.

b) Se considerará que todo concursante ha partido en el instante en que se da la señal de salida. En ningún caso esta señal deberá repetirse (ver también artículo 93).

c) Para todas las competiciones distintas de los intentos de récord, los Reglamentos particulares deberán indicar la clase de salida (ver artículo 91 y 92).

90. Línea de salida.

a) Para todos los intentos de récord y para las competiciones con salida lanzada, será la línea al paso de la cual comienza el cronometraje del o de los vehículos.

b) Para las competiciones con salida parada, será la línea con relación a la cual se fije el lugar que deberá ocupar cada vehículo (y en su caso cada conductor antes de la salida). Los Reglamentos particulares (ver artículo 27) deberán definir las posiciones respectivas de todos los vehículos antes de la salida, así como el método que sirva para determinar estas posiciones.

Salida desde el "pit lane":

- Línea de salida colocada antes de la de salida del "pit lane": una vez dada la señal de salida se considerará que un piloto ha completado una vuelta a su primer paso por la línea de salida.

- Línea de salida colocada después de la de salida del "pit lane": una vez dada la señal de salida se considerará que un piloto ha completado una vuelta a su segundo paso por la línea de salida.

91. Salida lanzada.-

Una salida se denominará lanzada cuando el vehículo está ya en movimiento en el momento en que comience el cronometraje.

En una salida lanzada, los concursantes podrán ser dirigidos por un "starter" o juez de salida a bordo de un "pace car" hasta la señal de salida, que marcará el inicio de la prueba.

92. Salida parada.-

Una salida se denominará parada cuando el vehículo esté inmóvil en el momento en que se de la orden de salida.

a) Para una tentativa de récord con salida parada, el vehículo inmóvil se colocará de tal forma que su parte destinada a activar el aparato de cronometraje al paso por la línea de salida, se encuentre como mínimo a diez centímetros antes de esta línea. El motor del vehículo se pondrá en marcha antes de la salida.

b) Para las demás competiciones con salida parada, los Reglamentos particulares deberán indicar si, antes de la salida, el motor del vehículo deberá estar en marcha o parado.

c) Para los vehículos que salgan aisladamente, o de frente, en una misma línea:

- Si los tiempos se toman con aparatos grabadores automáticos, el o los vehículos se colocarán antes de la salida, como quedó dicho anteriormente para un intento de récord con salida parada.

- Si los tiempos se toman con cronómetro, o con aparatos grabadores sin arranque automático, el o los vehículos se colocarán antes de la salida, de tal forma que la parte de sus ruedas delanteras que esté en contacto con el suelo, esté sobre la línea de salida.

d) Cualesquiera que sean los emplazamientos asignados a los vehículos con relación a la línea de salida en los Reglamentos particulares, los tiempos contarán a partir del momento en que la señal de salida sea dada; pero después, si se tratase de una carrera en circuito cerrado, desde el fin de la primera vuelta, cada vehículo será cronometrado a su paso por la línea de control situada ante el puesto de cronometraje, a menos que el Reglamento particular decida otra cosa.

e) Una vez publicada la parrilla de salida, se dejará vacante el puesto de todo piloto que se encuentre en incapacidad de tomar la salida; los demás concursantes conservarán su posición original.

93. Ordenes del Juez de Salida (Starter).-

Los conductores y vehículos estarán bajo las órdenes del Starter desde el momento en que la bandera se eleve hasta el momento en que se baje. Los movimientos de la bandera podrán ser acompañados o reemplazados por otras señales convencionales.

Todo conductor que no se sitúe a tiempo con su vehículo a las órdenes del Starter se considerará como si no hubiera tomado la salida.

Para cualquier prueba de velocidad internacional cuya salida se dé en línea, el Juez de Salida deberá ser obligatoriamente el Director de Carrera o el Director de Competición, **a menos que uno u otro no designen a otro oficial para que desempeñe estas funciones.**

94. Penalizaciones por falsa salida.-

Hay falsa salida cuando, antes de la señal convenida, un concursante a las órdenes del Juez de Salida abandona la posición que le estaba asignada.

En caso de salida en grupo, todo conductor que haya tomado una falsa salida será obligatoriamente penalizado con un minuto, que se añadirá al tiempo que haya empleado en efectuar el recorrido de la carrera.

En caso de salida aislada sin cronometraje automático, todo concursante que haya tomado una falsa salida será obligatoriamente penalizado con un segundo, que se añadirá al tiempo que haya empleado en efectuar el recorrido prescrito.

Si los Reglamentos particulares lo prevén, los Comisarios Deportivos podrán aumentar las penalizaciones indicadas, y/o aplicar otras penalizaciones (por ejemplo "Stop and Go", o paso por la vía de boxes o pit lane, etc.), pero solamente dentro de los límites fijados de antemano por estos reglamentos.

95. Jueces en la salida.-

Se podrán habilitar uno o varios jueces por los organizadores de una competición para vigilar las salidas. Los jueces en la salida señalarán inmediatamente al Director de Carrera las falsas salidas que hubieran constatado.

96. Series.-

Una competición podrá tener salidas en series cuya composición deberá determinarse por el Comité de Organización y publicarse en el programa. La composición de las series podrá modificarse en caso necesario, pero solamente por los Comisarios Deportivos.

97. Empates.-

En caso de empate, los concursantes empatados deberán repartir el premio atribuido a su puesto en las clasificaciones, y el o los premios siguientes disponibles, o bien, si todos los concursantes interesados están de acuerdo, los Comisarios Deportivos podrán autorizar una nueva competición, únicamente, entre los concursantes empatados, e imponer las condiciones de la misma; pero, en ningún caso, la primera competición podrá repetirse de nuevo (ver artículo 178).

CAPITULO VII

RÉCORDS - GENERALIDADES.

98. Jurisdicción.-

Cada ADN se pronunciará sobre las peticiones de homologación de récords realizados en su territorio.

La FIA se pronunciará sobre las peticiones de homologación de récords internacionales o mundiales, que deberán ser presentadas por las ADN interesadas.

99. Vehículos terrestres cualificados para establecer récords.-

Sólo se podrá establecer cada uno de los récords internacionales con un vehículo terrestre que responda a la disposición del artículo 13 (ver también artículo 199).

100. Récords reconocidos.-

Los únicos récords reconocidos son los récords locales (ver artículo 34), los récords nacionales (ver artículo 35), los récords internacionales por clases (ver artículo 36), los récords del mundo (ver art. 37) y el récord del mundo de velocidad absoluta.

Un mismo récord podrá homologarse en varias de estas categorías.

No habrá ninguna distinción entre los récords establecidos en pista o en carretera.

101. Récords para automóviles reservados a una clase.-

Un automóvil que haya establecido o batido un récord en su clase podrá batir el récord del mundo correspondiente, pero no podrá batir el mismo récord en la o las clases superiores.

102. Tiempo y distancia reconocidos.-

No se reconocerán para los récords nacionales, los récords internacionales y los récords del mundo, más que los tiempos y distancias enumeradas en el Anexo D.

Las ADN quedarán en libertad de reconocer toda clase de récords locales.

Estará prohibido organizar, bajo el nombre de "prueba de kilómetro" o "de la milla", o bajo una denominación similar, una carrera contrarreloj que no se corra según las prescripciones del presente Reglamento para los récords sobre estas distancias.

103. Récords establecidos durante una carrera.-

No se homologará ningún récord establecido durante una carrera.

104. Tentativas de récords.-

Las condiciones en las que pueden hacerse las tentativas de récord se indican con detalle en el Anexo D.

105. Condiciones de homologación de los récords internacionales y mundiales.-

Un récord internacional o un récord del mundo, no se podrá homologar más que si la tentativa ha tenido lugar en un país representado en la FIA o excepcionalmente, en un país no representado, pero con el permiso especial previsto en el artículo 54.

El tiempo deberá representar, con relación al antiguo récord, una mejora mínima del 1 por 100 de la velocidad media expresada en millas por hora o en kilómetros por hora.

En todos los casos, un récord internacional o un récord del mundo, no se podrá homologar más que si la tentativa ha tenido lugar en un recorrido aprobado por la FIA.

106. Registro de récords.-

Cada ADN tendrá un registro de los récords establecidos o batidos en su país, y podrá expedir, previa

petición, certificados de récords nacionales o locales por lo que se pagarán unos derechos a la ADN.

La FIA tendrá un registro de los récords internacionales de cada clase, y de los récords del mundo, y expedirá, previa petición, certificados de los récords, por los cuales se pagarán unos derechos.

El importe de estos derechos de la ADN o de la FIA se fijará cada año por la FIA.

107. Publicación de récords.-

En espera de la homologación, no podrán hacer los interesados ninguna publicidad comercial (ver art. 131) sin la mención "Bajo reserva de homologación", en caracteres fácilmente legibles. La inobservancia de esta prescripción acarreará automáticamente el rechazo de la homologación, sin perjuicio de las penalizaciones que pudiera imponer la Comisión Deportiva de la ADN interesada.

CAPITULO VIII

CONCURSANTES Y CONDUCTORES.

108. Registro de concursantes y conductores.-

Toda persona que desee obtener la calidad de concursante o de conductor, según las definiciones dadas en los artículos 44 y 45, deberán dirigir su petición de licencia a la ADN del país en el que esté nacionalizada (ver art. 47).

Si el propio conductor inscribe el vehículo, tendrá igualmente calidad de concursante, y deberá estar en posesión de las dos licencias correspondientes (ver art. 109).

109. Expedición de la licencia.-

Un certificado de registro establecido según un modelo aprobado por la FIA, llevando el nombre de la ADN, se llama "licencia de pista", "licencia de concursante" o "licencia de conductor", y será expedida facultativamente por la misma ADN (ver art. 113).

Están previstas tres clases de licencias internacionales de la FIA (ver Anexo A), a saber:

- Licencia de pista.
- Licencia de concursante.
- Licencia de conductor.

Cada ADN tendrá la facultad de expedir estas licencias, como se dice en el art. 110.

Una ADN podrá también expedir licencias nacionales de un modelo a su elección. Podrá utilizar a este efecto las licencias de la FIA con una inscripción que limitará su validez a su país, o a una categoría particular de pruebas.

110. Derechos de expedición de licencias.-

Cada ADN tendrá el derecho de expedir licencias:

- 1º A sus nacionales.
- 2º A los nacionales de países representados en la FIA, con las condiciones obligatorias siguientes:
 - a) Que su ADN de origen dé su visto bueno a esta expedición, que no podrá ocurrir más que una vez por año y en casos especiales.
 - b) Que éstos puedan justificar ante la ADN de tutela (país de su pasaporte), su certificado de residencia permanente en otro país.
 - c) Bajo reserva de que la ADN de origen haya recuperado la licencia expedida con anterioridad.

Toda persona autorizada por su ADN de tutela para solicitar licencias a otra ADN, no deberá ser titular de ninguna licencia de su ADN de tutela válida para el año en curso.

Excepcionalmente, los aprendices de buena fe de una escuela de pilotaje reconocida por una ADN, podrán participar hasta en dos pruebas nacionales organizadas por esta escuela, con la condición imperativa de haber obtenido el permiso de su ADN de tutela y el de la ADN de acogida, en cuyo caso, deberán depositar su licencia de origen en la ADN de acogida, que les expedirá, entonces, una licencia válida para la prueba. Al final de la prueba o de las pruebas, la licencia de origen les será devuelta al cambiarla por esta licencia.

Sin embargo, si por razones muy particulares un licenciado tuviera que solicitar un cambio de nacionalidad de licencia en el año en curso, sólo podrá hacerlo con el acuerdo de su ADN de tutela, y después que ésta haya recuperado la licencia origen.

Una ADN podrá expedir una licencia a un extranjero perteneciente a un país que no esté representado todavía en la FIA, pero siempre que informe de ello previamente a la FIA, quien a su vez comunicará inmediatamente si hay o no razón para rechazarla.

La ADN deberá a su vez notificar a la FIA si hubiese lugar su negativa a expedir una licencia de esta naturaleza.

111.

Un licenciado titular de una licencia de una ADN diferente de su ADN de tutela, podrá participar con esta licencia en pruebas nacionales que se desarrollen en el territorio del país de su ADN de tutela, según las condiciones fijadas por la ADN de este país.

112. Nacionalidad de un concursante o conductor.-

En lo que concierne a la aplicación del presente Código, todo concursante o conductor que haya obtenido su licencia de una ADN tomará la nacionalidad de su licencia. Todo piloto, cualquiera que sea la nacionalidad de su licencia que participe en cualquier prueba de un Campeonato del Mundo de la FIA, conservará su propia nacionalidad en todos los documentos oficiales, manifestaciones, comunicaciones y ceremonias de entrega de premios.

113. Rechazo de licencia.-

Una ADN o la FIA pueden rechazar la expedición de una licencia a un candidato que no responda a los criterios nacionales o internacionales aplicables a la licencia solicitada. La causa de este rechazo deberá motivarse.

114. Duración de la validez de las licencias.-

Las licencias será validas hasta el 31 de diciembre de cada año.

115. Derechos percibidos por la licencia.-

Una ADN podrá percibir derechos por la expedición de una licencia anual, y este derecho deberá fijarse cada año por la ADN con la aprobación de la FIA.

116. Validez de las licencias.-

Una licencia de concursante o de conductor expedida por la ADN será válida en todos los países representados en la FIA y cualificará al titular para inscribirse o conducir en todas las competiciones organizadas bajo el control de la ADN que hay expedido la licencia, así como en todas las competiciones que figuren en el Calendario Deportivo Internacional bajo las reservas previstas en los artículos 70 y 74 concernientes a la aprobación de la ADN.

Sin embargo, para las competiciones reservadas, el titular deberá estar sometido a las condiciones especiales estipuladas en el Reglamento particular.

117. Presentación de la licencia.-

Un concursante o conductor, inscrito en una prueba, deberá presentar su licencia, firmada por el titular, a petición de un Oficial cualificado de esta prueba.

118. Retirada de la licencia.-

Aquel que se inscriba, conduzca, cumpla una función oficial, o tome parte de cualquier forma, en una competición prohibida, será suspendido por la ADN que haya expedido la licencia.

Sin embargo, si la competición prohibida hubiera tenido lugar en un territorio dependiente de una ADN diferente de aquella que hubiera expedido la licencia, las dos ADN deberán ponerse de acuerdo sobre la duración de la suspensión. En caso de desacuerdo, la FIA adoptará una decisión motivada.

119. Control Médico.-

Todo piloto que quiera participar en pruebas internacionales, libres o simples, deben estar en condiciones de presentar, previo requerimiento:—4) un certificado de aptitud médico, de conformidad con lo prescrito en el Capítulo II del anexo L del Código.

120. Seudónimo.-

El empleo de unseudónimo deberá ser objeto de una petición dirigida a la ADN que expide la licencia.

La licencia será en este caso expedida mencionando elseudónimo autorizado.

Un licenciado, desde el momento en que se encuentre inscrito bajo un seudónimo, no podrá tomar parte en ninguna competición bajo otro nombre.

El cambio de seudónimo será sometido a las mismas formalidades que su obtención.

La persona que haya sido autorizada para usar un seudónimo, sólo podrá volver a emplear su nombre después de una nueva decisión de la ADN, que le expedirá una nueva licencia.

121. Cambio de conductor.-

En una competición distinta de un intento de récord, no estará permitido el cambio de conductor más que si se previera en el Reglamento particular (ver art. 27). Después de la publicación del programa, el cambio así previsto no podrá autorizarse más que por los Comisarios Deportivos del "meeting" (ver artículo 141).

122. Números distintivos.-

En el curso de una competición, cada vehículo deberá llevar, en un lugar muy visible, uno o varios números o marcas conformes a las prescripciones del Reglamento particular (ver art. 27).

123. Responsabilidad común del concursante y del conductor.-

El firmante de la inscripción (ver arts. 68 y 69) será responsable de las conductas y de las omisiones de sus conductores, mecánicos o pasajeros; además, cada uno de estos últimos será igualmente responsable de toda infracción al presente Código o al reglamento nacional de la ADN interesada.

124. Prohibición de sustituir una competición por otra.-

Todo concursante que se hubiera inscrito, o todo conductor que hubiera aceptado conducir, en una competición internacional o nacional, no tomara parte en ella, y participara en otra competición organizada el mismo día en otro lugar, será suspendido (retirada provisional de la licencia), a partir del comienzo de esta última competición, y por un tiempo que fijará la ADN interesada.

Si las dos competiciones tuvieran lugar en países diferentes, deberá haber un acuerdo sobre la penalización a pronunciar entre las dos ADN interesadas. Si estas dos ADN no se pusieran de acuerdo, la cuestión se someterá a la FIA, cuya decisión será definitiva.

125. Inscripciones en pruebas internacionales.-

Se recuerda a los concursantes que las únicas pruebas oficialmente reconocidas serán aquellas que figuran en el calendario publicado en el Anuario de la FIA o en el boletín de la FIA.

Todo concursante que se inscriba en una prueba no oficialmente reconocida será sancionado según lo previsto en el presente Código.

CAPITULO IX

AUTOMÓVILES.

126. Clasificación de los automóviles.-

Para todas las competiciones distintas de las tentativas de récord, los vehículos se clasificarán, de una parte, por categoría de vehículos (vehículo de carrera, de sport, de gran turismo y de turismo), y de otra parte, según la cilindrada de su motor (ver anexo B, art. 199, y anexo J, art. 251).

Para las tentativas de récord, se distinguirá entre vehículos de encendido eléctrico, encendido por compresión y turbina (ver en el anexo B, art. 199, la clasificación por cilindrada-motor de los vehículos que efectúen el intento de récord).

127. Construcciones peligrosas.-

Los Comisarios Deportivos del "meeting" (ver artículos 141 y 145) podrán excluir un automóvil cuya construcción aparentemente presente peligro.

128. Protección contra incendios.-

En todos los vehículos que tomen parte en una competición, se deberá colocar una pantalla de protección eficaz entre el motor y el asiento del conductor, para evitar la proyección directa de las llamas en caso de incendio.

129. Suspensión o descalificación de los automóviles.

a) Suspensión o descalificación de un vehículo determinado.

- Una ADN o la FIA pueden suspender, excluir o descalificar de una o varias competiciones, un vehículo determinado, porque el presente Código o Reglamento Deportivo Nacional haya sido violado, bien por el concursante, o bien por el conductor, o bien por el constructor del vehículo o su representante debidamente cualificado.

- Una ADN puede suspender o descalificar a un automóvil determinado, porque haya violado el presente Código o el reglamento deportivo nacional, bien por parte del concursante, del conductor, constructor o su representante debidamente cualificado.

Esta suspensión, si es internacional, o esta descalificación, deberá ser puesta en conocimiento de la FIA por la ADN, que deberá notificarla a todas las demás ADN. Estas últimas deberán rechazar la admisión del automóvil correspondiente durante la duración de la penalización en toda competición regida por ellas. En el caso en que la decisión sea tomada por una ADN contra un automóvil dependiente de otra ADN, esta decisión será apelable ante la FIA que juzgará en última instancia.

b) Suspensión o descalificación de una marca de automóviles.

Una ADN podrá suspender en su propio territorio a una marca de automóviles porque haya sido violado el presente Código o el Reglamento Deportivo Nacional por el constructor de estos automóviles o su representante debidamente cualificado.

Si la ADN deseara hacer aplicable internacionalmente esta penalización, o si deseara descalificar la marca en cuestión, deberá dirigir la petición al Presidente de la FIA, que nombrará un Comité de Arbitraje encargado de decidir sobre la petición de suspensión o de descalificación.

Este Comité de Arbitraje se compondrá de dos miembros de la FIA, que nombrarán, de común acuerdo, a un tercer miembro. Si los dos miembros nombrados no pudieran ponerse de acuerdo sobre el nombramiento del tercer miembro, éste será nombrado directamente por el Presidente de la FIA.

El Comité de Arbitraje llevará inmediatamente su decisión a conocimiento de la FIA.

En el caso de que el Comité de Arbitraje no acordara la extensión Internacional de la penalización, su decisión será susceptible de apelación ante el Tribunal de Apelación Internacional por la ADN que haya pedido la extensión.

En el caso de que el Comité de Arbitraje acordara la extensión internacional de la penalización, su decisión se notificará inmediatamente por la FIA a todas las ADN. Estas últimas deberán rechazar la admisión de un automóvil de la marca penalizada, durante la duración de la penalización, en toda competición regida por ellas.

Esta decisión del Comité de Arbitraje será susceptible de apelación ante la FIA por la marca penalizada, a través de la ADN de la que dependa, en las condiciones previstas en los artículos 180 y siguientes.

En el caso en que la ADN de la cual depende la marca penalizada fuese la ADN que hubiera pedido la extensión internacional, esta última no podrá rehusar transmitir a la FIA la apelación presentada por la marca penalizada.

130. Publicidad en los automóviles.-

La publicidad en los automóviles será libre. Las ADN deberán prescribir las condiciones especiales aplicables para las pruebas organizadas bajo su control. El Reglamento particular de una prueba deberá mencionar estas condiciones especiales, así como cualquier otra prescripción de orden legal o administrativo existente en el país de la prueba.

131. Falsa publicidad.-

El concursante o la firma que haga publicidad con ocasión de una competición o de un récord, deberá indicar las condiciones generales y particulares del resultado anunciado, la naturaleza de la competición o del récord, la categoría, la clase, etc., del vehículo, y la clasificación obtenida.

Toda omisión o adición de forma que provoque una duda en el espíritu del público, podrá dar lugar a la aplicación de una penalización que afectará al autor responsable de dicha publicidad.

Ninguna publicidad referente a la victoria de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, de la FIA, podrá realizarse antes del final de su última prueba, sin la mención "bajo reserva de la publicación oficial de los resultados por la FIA".

Esta misma regla, se aplicará igualmente para una victoria de una prueba de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, de la FIA. El logo específico del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge correspondiente, deberá ser incluido en esta publicidad.

Toda infracción a esta regla, podrá suponer una penalización impuesta por la FIA al concursante, constructor de automóvil, conductor, ADN o Empresa responsable de la publicación de esta publicidad.

Toda reclamación o desacuerdo con motivo del nombre a atribuir a un vehículo que comprenda piezas suministradas por constructores diferentes, se someterá a un Jurado nombrado por la ADN, -siempre que estos constructores tengan su establecimiento en el país de la ADN-, o por la FIA, si estos constructores fueran de países diferentes.

En este último caso, el Jurado tendrá un representante por país encausado y tantos miembros no pertenecientes a los países encausados como representantes de estos países hubiera.

CAPITULO X

OFICIALES

132. Lista de oficiales.-

Se designarán bajo el nombre de oficiales y podrán ser ayudados por adjuntos:

- Los Comisarios Deportivos;
- El Directos de Carrera;
- El Director de Prueba;
- El Secretario del “meeting”;
- Los Cronometradores;
- Los Comisarios Técnicos;
- Los Controladores;
- Los Comisarios de avituallamiento;
- Los Comisarios de pista o de ruta;
- Los Señaladores;
- Los jueces de Llegada;
- Los Jueces de hechos;
- Los Comisarios de hándicap;
- Los Jueces de salida (starters).

133. Derecho de inspección.-

Además de los Oficiales previstos en el artículo 132, cada ADN podrá conferir a los miembros de su Comisión Deportiva el derecho individual de vigilar a sus nacionales en todas las competiciones organizadas en un país cualquiera, y regidas por el presente Reglamento, así como el derecho de defender eventualmente sus intereses ante los organizadores de pruebas.

134. Organización estructural de los oficiales.-

a./ Oficiales Indispensables.

En un “meeting”, deberá haber por lo menos tres Comisarios Deportivos y un Director de Carrera; en el caso de competiciones en que intervenga el tiempo “total o parcialmente”, deberá haber también uno o varios cronometradores.

Los Comisarios Deportivos actuarán colegiadamente bajo la autoridad de un Presidente que vendrá designado en el reglamento del “meeting”. El presidente del Colegio de Comisarios Deportivos, será responsable en particular de la elaboración y cumplimiento del “planning” de reuniones, así como de sus puntos del orden del día, y la redacción de las actas de cada sesión.

En caso de igualdad de votos en el transcurso de una votación, será decisorio el voto del Presidente.

El Director de Carrera debe mantenerse en estrecha unión con el Presidente del Colegio durante toda la duración del “meeting” a fin de llevar a buen término el mismo.

b./ Director de Prueba.

Puede designarse un Director de Prueba para toda la duración de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.

En tal caso, sus obligaciones y responsabilidades serán establecidas en el Reglamento Deportivo correspondiente.

135. Nombramiento de los Oficiales.-

Uno, al menos, de los Comisarios Deportivos se nombrará por la ADN que organice o que expida el permiso para el “meeting”.

Los demás Oficiales se nombrarán por el Comité de Organización, bajo reserva de aprobación por la ADN interesada.

136. Cualidades requeridas.-

Los cronometradores, comisarios técnicos, controladores, comisarios de hándicap, deberán ser elegidos entre personas calificadas para estas funciones, y de las cuales la ADN publicará cada año la lista. No deberán tener ninguna relación con un comercio o una industria que pueda aprovecharse, directa o indirectamente, de los resultados de la competición.

137. Acumulación de funciones.-

En un "meeting" la misma persona podrá, por decisión del Comité de Organización, acumular ciertas funciones indicadas en el artículo 136, a condición de que esté calificada para cada una de ellas.

138. Funciones prohibidas.-

Ningún oficial podrá en una competición realizar una función distinta de aquella para la que haya sido designado.

Le estará prohibido concursar en toda competición de un "meeting" en el que ejerza una función oficial.

139. Retribución de los Oficiales.-

Salvo para los Campeonatos FIA, los Comisarios Deportivos deberán ser nombrados a título honorífico.

Los demás Oficiales podrán ser remunerados por sus servicios según una tarifa fijada por cada ADN.

140. Deberes de los Comisarios Deportivos.-

De una manera general, los Comisarios Deportivos no serán de ninguna forma responsables de la organización del "meeting", y no deberán tener ninguna función ejecutiva sobre el mismo.

No incurrirán pues, en razón de sus funciones, en ninguna responsabilidad, excepto ante la Autoridad Deportiva Nacional de la que dependan.

Excepcionalmente, y sólo en el caso en que un "meeting" se organice directamente por una ADN, los Comisarios Deportivos designados por esa ADN podrán acumular sus funciones con las de los organizadores.

Los Comisarios Deportivos deberán, tan pronto como sea posible, después del fin del "meeting", firmar y enviar a la ADN un informe final dando los resultados de cada competición, así como los detalles sobre las reclamaciones presentadas, o las exclusiones pronunciadas, añadiendo a ello su opinión con respecto a la decisión a tomar eventualmente para una suspensión o una descalificación.

En un "meeting" que comprenda varias competiciones podrá haber para cada una de ellas Comisarios Deportivos diferentes.

141. Poderes de los Comisarios Deportivos.-

Los Comisarios Deportivos tendrán autoridad absoluta para hacer respetar el presente Código, los Reglamentos nacional y particular, así como los programas, y juzgarán todas las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión del "meeting", bajo reserva de los derechos de apelación previstos por el presente Código (ver capítulo XIII).

En particular podrán:

- Decidir las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y Reglamentos.
- Aportar a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos particulares (ver artículo 66).
- Modificar la composición o el número de las series (ver art. 96).
- Autorizar una nueva salida en caso de empate (ver art. 97).
- Autorizar cambios de conductores (ver art. 121).
- Aceptar o no las rectificaciones propuestas por los Jueces de Hechos (ver art. 149 g).
- Imponer multas (ver art. 154).

- Pronunciar exclusiones (ver art. 158).
- Aportar, si es necesario, modificaciones a la clasificación (ver art. 168).
- Impedir participar a todo conductor (o todo automóvil) que consideren, o que les fuera señalado por el Director de Carrera, como posible causa de peligro (ver art. 127).
- Excluir de una competición determinada, o por toda la duración del “meeting”, a todo concursante o conductor que consideren, o que les sea señalado por el Director de Carrera o Comité de Organización, como no cualificado para tomar parte en ella, o que juzguen culpable de conducta incorrecta o de maniobra fraudulenta. Además podrán exigir, si éste rehusase obedecer una orden de un Oficial responsable, que abandone el terreno del recorrido o sus cercanías.
- Aplazar una competición en caso de fuerza mayor, o por razones imperiosas de seguridad.
- Aportar al programa, en lo referente a la posición de las líneas de salida y de llegada, o cualquier otra cuestión, las modificaciones que fuesen solicitadas por el Director de Carrera o el Comité de Organización para conseguir una mayor seguridad de los concursantes y del público.
- Designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos, con el fin de asegurar la presencia de los tres comisarios deportivos indispensables.
- Tomar la decisión de detener una carrera.

Además, para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges en las que oficie un Director de Prueba, podrán estar asistidos por el Director de la Prueba para imponer las sanciones descritas anteriormente.

142. Deberes del Director de Carrera.-

El Director de Carrera podrá ser al mismo tiempo Secretario del “meeting” y podrá ser ayudado por Adjuntos.

En un “meeting” que comprenda varias competiciones, podrá haber, para cada una de ellas, un Director de Carrera diferente.

El Director de Carrera será responsable del desarrollo del “meeting” conforme al programa oficial.

En particular, deberá:

- Asegurar el orden en el terreno del recorrido en colaboración con las Autoridades Civiles y Militares encargadas de la Policía, y especialmente designadas para vigilar la seguridad pública.
- Asegurarse de que todos los Oficiales estén en sus puestos, y prevenir a los Comisarios Deportivos de la ausencia de alguno de ellos.
- Asegurarse de que todos los oficiales poseen toda la información necesaria para cumplir sus funciones.
- Vigilar a los concursantes y a sus automóviles, e impedir a todo concursante o conductor excluido, suspendido o descalificado, tomar parte en las competiciones para las cuales no está cualificado.
- Asegurarse de que cada automóvil y, si ha lugar, cada concursante lleve los números distintivos correspondientes a los del programa.
- Asegurarse de que cada automóvil esté conducido por el conductor designado.
- Agrupar los automóviles según sus categorías y sus clases.
- Hacer avanzar a los automóviles hasta la línea de salida, colocarlos en el orden prescrito y, si ha lugar, dar la salida.
- Presentar a los Comisarios Deportivos toda proposición sobre cambios de programa y las referentes a faltas, infracciones o reclamaciones de un concursante.
- Recibir estas reclamaciones, y transmitir las sin dilación a los Comisarios Deportivos, que decidirán al respecto.
- Reunir las actas de los Cronometradores, de los Comisarios Técnicos, de los Controladores, de los Comisarios de ruta, así como todos los datos necesarios para establecer la clasificación.
- Preparar, o hacer preparar, por el Secretario del “meeting”, sobre la o las competiciones de las que se haya ocupado, los elementos del informe final definitivo que aparecen en el art. 140, y someterlo a la aprobación de los Comisarios Deportivos.

143. Deberes del Secretario del “meeting”.-

El Secretario del “meeting” será responsable de la organización material del “meeting” y de los anuncios que se relacionen con él.

Deberá asegurarse de que los diferentes Oficiales estén al corriente de sus atribuciones respectivas, y de que estén provistos de los accesorios necesarios.

Si es necesario, secundará al Director de Carrera en la preparación de los informes finales de cada competición (ver art. 142).

144. Deberes de los Cronometradores.-

Los principales deberes de los Cronometradores son:

- A la apertura del “meeting”, ponerse a disposición del Director de Carrera, que les dará, si es preciso, las instrucciones necesarias.
- Dar las salidas, si reciben orden del Director de Carrera.
- No emplear para el cronometraje, más que los aparatos aceptados por la ADN, o si se trata de récords a cronometrar a la centésima de segundo, aprobados por la FIA.
- Establecer los tiempos empleados por cada concursante para cubrir el recorrido.
- Realizar y firmar sus actas, bajo su propia responsabilidad, y enviarlas, acompañadas de todos los documentos necesarios, ya sea al Director de Carrera si se trata de un “meeting”, ya sea a la ADN si se trata de una tentativa de récord o de una prueba.
- Entregar, si así se les requiere, sus hojas originales de cronometraje, ya sea a los Comisarios Deportivos o bien a la ADN.
- No comunicar los tiempos o los resultados más que a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera, salvo instrucciones contrarias por parte de estos Oficiales.

145. Deberes de los Comisarios Técnicos.-

Los Comisarios Técnicos están encargados de todas las verificaciones de los órganos mecánicos de los automóviles. Deberán:

- Ejercer su control, ya sea antes del “meeting” a petición de la ADN o del Comité de Organización, ya sea durante o después del “meeting” a petición del Director de Carrera.
- Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la ADN.
- No comunicar los resultados de sus operaciones más que a la ADN, al Comité de Organización, a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, con exclusión de cualesquiera otros.
- Elaborar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas, y remitirlas a aquella de la Autoridades anteriormente designadas que les hubiera dado la orden de elaborarlas.

146. Deberes de los Controladores.-

Los Controladores están encargados de todas las verificaciones referentes al peso de los automóviles, a las dimensiones de su carrocería y de sus accesorios, así como de los documentos referentes a los concursantes y a los conductores (licencias, permisos de conducir, seguros, etc.).

Las funciones de los controladores podrán ser confiadas a los Comisarios Técnicos.

Los Controladores deberán:

- Ejercer sus funciones, ya sea antes del “meeting” a petición de la ADN o del Comité de Organización, ya sea durante el “meeting” a petición del Director de Carrera, con exclusión de cualquier otro.
- Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la ADN.
- No comunicar los resultados de sus operaciones más que a la ADN, al Comité de Organización, a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, con exclusión de cualesquiera otros.
- Redactar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas, y remitirlas a aquellas de las autoridades anteriormente designadas que les hubieran dado la orden de llevarlas a cabo.

147. Deberes de los Comisarios de repostaje.-

Los Comisarios de repostaje están encargados de vigilar todas las operaciones de repostaje de los automóviles durante una competición, y de hacer respetar las prescripciones correspondientes del Reglamento Particular.

Estarán bajo las órdenes del Director de Carrera, al cual deberán comunicar inmediatamente toda infracción cometida por un concursante o un conductor.

Al final de cada competición, deberán dar cuenta de su misión al Director de Carrera, ya sea verbalmente o por escrito, según las instrucciones que hubieran recibido.

148. Deberes de los Comisarios de ruta y de los Señaladores.-

Los comisarios de ruta ocupan, a lo largo del recorrido, los puestos que les son asignados por el Director de Carrera o el Comité de Organización. Desde la apertura de un "meeting", cada Jefe de Puesto estará bajo las órdenes del Director de Carrera, al cual deberá dar cuenta inmediatamente por los medios de que disponga (teléfono, señales, mensajeros, etc.) de todos los incidentes o accidentes que puedan producirse en la sección vigilada por ese puesto.

Los Señaladores estarán especialmente encargados del manejo de las banderas de señalización (ver anexo H). Podrán ser al mismo tiempo Comisarios de ruta.

Al final de cada competición, cada Jefe de puesto deberá enviar al Director de Carrera un informe escrito sobre los incidentes o accidentes constatados por él.

Durante las competiciones, y salvo orden contraria del Director de Carrera, los comisarios de ruta deberán indicar, en la medida de lo posible, a la Oficina central de información el orden de paso de los concursantes ante su puesto de vigilancia y esto vuelta a vuelta si se tratara de un circuito cerrado.

149. Deberes de los Jueces.-

a) Juez de salida.-

(ver art. 95).

b) Juez de llegada.-

En las competiciones en que las que hubiera lugar a decidir el orden en el que pasan los concursantes por una línea de llegada, será nombrado un Juez de llegada encargado de tomar esta decisión.

c) Jueces de hechos.-

En las competiciones en el curso de los cuales hubiera que decidir, en sentido afirmativo o negativo, si un concursante ha tocado o ha pasado una línea, o sobre cualquier otro hecho del mismo orden previsto en el Reglamento de la Competición, los Jueces de hechos tomarán una o varias de estas decisiones.

El nombre de los jueces de hechos responsables de estas decisiones debe aparecer sobre el tablón de anuncios oficial.

d) Jueces adjuntos.-

Podrá ser nombrado, para cada juez, un juez adjunto para ayudarlo, o, en caso de necesidad absoluta, para reemplazarle; pero, en caso de desacuerdo entre ellos, la decisión final será la adoptada por el Juez titular.

e) Sistemas de vídeo o electrónicos.-

Los Comisarios podrán utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico, que pueda ayudarles a tomar una decisión. Las decisiones de los comisarios deportivos podrán prevalecer sobre las de los jueces de hecho.

f) Reclamaciones.-

No será admitida ninguna reclamación contra las decisiones de un Juez de llegada o de un Juez de hechos sobre la cuestión de la que estén encargados oficialmente. Las decisiones de estos Jueces serán, pues, definitivas, pero no constituirán por sí mismas una clasificación, ya que son independientes de las condiciones en las que los concursantes han completado el recorrido.

g) Errores.-

Si un Juez estimara haber cometido un error, podrá rectificarlo, sometiendo esta rectificación a la aceptación

de los Comisarios Deportivos.

h) Hechos a juzgar.-

Los Reglamentos de la competición deberán indicar cuáles son los hechos que deberán juzgar los Jueces de hechos. Ver apartado "c)" anterior.

i) Actas.- Al final del "meeting" cada Juez deberá dirigir al Director de Carrera un acta de sus declaraciones.

150. Deberes de los Comisarios de Hándicap.-

Los Comisarios de Hándicap deberán, después del cierre de las inscripciones, preparar los hándicaps según las estipulaciones del Reglamento particular, no debiendo dejar de indicar si uno de los hándicaps debiera ser modificado por razón de un resultado obtenido en una competición precedente.

CAPITULO XI PENALIZACIONES.

151. Infracciones a los Reglamentos.-

Se considerarán infracciones a los Reglamentos además de los casos que estén previstos en ellos:

a) Toda corrupción o tentativa de corrupción, directa o indirecta, sobre cualquier persona que cumpla una función oficial en una competición, o que tenga un empleo cualquiera relacionado con esta competición; el Oficial o el empleado que acepte una oferta corrupta, o que preste para ello su colaboración, será igualmente culpable de infracción a los Reglamentos.

b) Toda maniobra que tenga intencionadamente por objeto: inscribir, hacer inscribir o hacer salir un automóvil no cualificado.

c) Todo procedimiento fraudulento o maniobra desleal que perjudique el espíritu de sinceridad de las competiciones o los intereses del deporte automovilístico.

152. Penalizaciones.-

Podrán ser objeto de penalizaciones o multas, todas las infracciones al presente Código y sus anexos, y a los Reglamentos nacionales y a sus anexos, a los Reglamentos particulares, cometidas por los organizadores, los oficiales, los concursantes, los conductores o cualquier otra persona u organización.

Las penalizaciones o multas podrán ser impuestas por los Comisarios Deportivos de la prueba y por las Autoridades Deportivas Nacionales, como se indica en los artículos siguientes.

Las decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos serán inmediatamente ejecutivas, con independencia de que se interponga apelación contra ellas, cuando estén en conflicto problemas de seguridad o irregularidades en la inscripción de un concursante que participe en la prueba, o cuando en el transcurso de una misma prueba, sea cometido por un mismo concursante mas de un acto que pueda llevar aparejada la exclusión del mismo.

En todo caso, como salvaguarda, si el concursante apela, excluidos los casos citados anteriormente, la ejecución de la sanción será suspendida, especialmente para determinar la aplicación de cualquier regla de handicap que tenga influencia en la participación en una prueba ulterior, pero el concursante y el piloto sólo podrán participar en la entrega de premios o en la ceremonia de podium, y figurar en la clasificación final oficial de la prueba, en el puesto que les correspondería tras la aplicación de la penalización impuesta, sin perjuicio que sus derechos sean reestablecidos por el tribunal de apelación.

Las penalizaciones de "parada en el pit lane" y la de "paso a través del pit lane" así como ciertas penalizaciones, expresamente estipuladas en los reglamentos de los Campeonatos FIA no son susceptibles de apelación.

En materia de lucha anti-dopaje, serán aplicadas las sanciones previstas en la reglamentación anti-dopaje en el artículo 4 capítulo II del Anexo L del presente Código.

Además, e independientemente de las prescripciones de los artículos siguientes, la FIA podrá, a propuesta e informe del observador FIA, o informe conjunto de los dos Comisarios Deportivos Internacionales designados por la FIA, imponer directamente una penalización que sustituirá a la eventualmente pronunciada por los Comisarios Deportivos a cualquiera de las partes mencionadas anteriormente. En este caso, la ADN correspondiente no podrá negarse a interponer apelación ante el Tribunal de Apelación Internacional de la FIA, por cuenta de la parte afectada.

Por otra parte, los Comisarios Deportivos en los Campeonatos del Mundo de la FIA, podrán decidir para estos Campeonatos, las penalizaciones siguientes aplicables a las Concursantes y a los pilotos: suspensión por una o varias pruebas, multa, retirada de puntos del Campeonato.

Los puntos no podrán retirarse separadamente para pilotos y concursantes salvo en circunstancias excepcionales. Estas penalizaciones podrán, si llega el caso, ser acumuladas a otras, o aplicarse con suspensión condicional.

153. Escala de penalizaciones.-

Las penalizaciones que podrán ser aplicadas son las siguientes, por orden de severidad creciente:

- Amonestación.
- Multa.
- Penalización en tiempo.
- Exclusión.
- Suspensión.
- Descalificación.

La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o en segundos. Cada una de estas penalizaciones podrá aplicarse después de tramitado el expediente correspondiente, y, si se tratase de una de las tres últimas, tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

Para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA y el Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA, podrá aplicarse una penalización que suponga una retirada de puntos sobre el conjunto del Campeonato.

154. Multas.-

Se podrán imponer multas a los concursantes, así como a los conductores, asistencias, pasajeros, etc., que no se atengan a las prescripciones de los Reglamentos o a las órdenes de los Oficiales de un "meeting" (ver art. 132).

Las multas podrán ser impuestas por cada ADN y por los Comisarios Deportivos. Sin embargo, cuando estas multas sean impuestas por los Comisarios Deportivos, no podrán exceder de una cierta cantidad que se fijará cada año por la FIA. Además, deberán imponerse en virtud de una decisión colegiada tomada por el conjunto de los Comisarios Deportivos, y no por uno solo de ellos.

155. Importe máximo de las multas que pueden imponer los Comisarios Deportivos de una prueba.-

Hasta nuevo aviso, publicado aquí o en el Boletín oficial, el importe máximo de estas multas se fija en 50.000 dólares (USD).

156. Responsabilidad de las multas.-

Los concursantes son responsables de las multas impuestas a sus conductores, asistencias, pasajeros, etc.

157. Plazo de pago de las multas.-

Las multas deberán pagarse en las cuarenta y ocho horas siguientes a su notificación.

Todo retraso en el pago de las multas podrá traer consigo la suspensión, al menos hasta el pago de estas.

El importe de las multas cobradas servirá para la promoción y organización de pruebas de Campeonato. Este mismo texto también se aplicará a las multas nacionales.

El importe de las multas impuestas en el desarrollo de una prueba de un Campeonato de la FIA deberá ser entregado a la FIA.

158. Exclusión.-

La exclusión podrá ser acordada por los Comisarios Deportivos, en las condiciones previstas en el Artículo 141. Impedirá, a quien sea objeto de ella, tomar parte en una o varias competiciones de un "meeting". En cualquier caso, traerá consigo la pérdida del derecho de inscripción, que quedará en propiedad del Comité de Organización.

159. Suspensión.-

Salvo en los casos previstos en los artículos 152 y 183, la suspensión no podrá ser impuesta más que por una ADN por una falta grave.

La suspensión suprimirá temporalmente, para el que sea objeto de ella, el derecho a tomar parte por cualquier título, en toda competición organizada, ya sea en el territorio de la ADN que la haya pronunciado, ya sea en todos los territorios sometidos a la legislación de la FIA, según sea la suspensión nacional o internacional (ver art. 161) (salvo los casos previstos en los artículos 170 y 182).

La suspensión implicará la anulación de las inscripciones realizadas con anterioridad para las competiciones que tengan lugar durante el periodo de esta suspensión.

Supondrá, igualmente, la pérdida de los derechos de inscripción relativos a estas competiciones.

160. Retirada de licencia.-

- a.) **Suspensión nacional.-** Todo concursante o conductor, suspendido nacionalmente, está obligado a entregar su licencia a su ADN, que indicará, en la licencia, de manera visible, la mención: "No válida para ... (nombre del país)".
Al término del periodo de la suspensión nacional, la licencia así marcada, será sustituida por otra licencia normal.
- b.) **Suspensión internacional.-** Todo concursante o conductor, suspendido internacionalmente, estará obligado a entregar su licencia a su ADN, que no se la devolverá hasta la expiración del período para el cual se hay pronunciado la suspensión internacional.

En los dos casos anteriores, todo retraso en la entrega de la licencia a la ADN se añadirá al tiempo de suspensión.

161. Efectos de la suspensión.-

La suspensión acordada por una ADN podrá limitarse, en sus efectos al territorio de la citada ADN.

Si la ADN deseara, por el contrario, hacer esta penalización aplicable internacionalmente, deberá notificarla sin retraso al Secretariado de la FIA, que lo pondrá en conocimiento de todas las demás ADN. La suspensión será registrada inmediatamente por cada ADN, y la incapacidad que resulta de ella será efectiva.

162. Descalificación.-

La descalificación suprime definitivamente, al que sea objeto de ella, el derecho a tomar parte por cualquier título, en cualquier competición, salvo en los casos previstos en los artículos 170 y 183.
La descalificación no podrá ser aplicada más que por una ADN y por una falta de una gravedad excepcional.

Tendrá como consecuencia la anulación de las inscripciones realizadas anteriormente, con pérdida de los derechos de inscripción.

163. Efectos de la descalificación.-

La descalificación será siempre internacional. Se notificará a todas las ADN y será registrada por ellas en las condiciones previstas para la suspensión internacional en el artículo 161.

164. Notificación de las penalizaciones a las Federaciones Deportivas Internacionales.-

La suspensión, cuando sea aplicable internacionalmente, y la descalificación, se notificarán a las Federaciones Internacionales designadas por la FIA, que hubieran aceptado, a título de reciprocidad, aplicar las penalizaciones pronunciadas por la FIA.

Toda suspensión o descalificación notificada a la FIA por cualquiera de las susodichas Federaciones, será aplicada en la misma medida por la FIA.

165. Comunicación de los motivos de las suspensiones y de las descalificaciones.-

Al notificar a la persona afectada por la sanción y al Secretariado de la FIA las suspensiones o las descalificaciones, las ADN estarán obligadas a dar a conocer los motivos por los cuales se han impuesto estas sanciones.

166. Suspensión o descalificación de un automóvil.-

La suspensión o la descalificación podrá aplicarse, ya sea a un automóvil determinado, ya sea a una marca de automóviles, en las condiciones previstas en el Artículo 129.

167. Pérdida de recompensas.-

Todo concursante que sea excluido, suspendido o descalificado con ocasión de una competición, perderá todo derecho a la obtención de las recompensas concedidas en el curso de dicha competición.

168. Modificaciones en la clasificación y en las recompensas.-

En el caso previsto en el artículo 167, los Comisarios Deportivos deberán indicar las modificaciones que resulten en la clasificación y en las recompensas. Decidirán si el siguiente al penalizado puede tomar su lugar.

169. Publicación de las penalizaciones.-

La FIA, o cada ADN interesada, tiene el derecho de publicar o de hacer publicar las penalizaciones, indicando el nombre de la persona, del automóvil o de la marca de automóviles que hayan sido objeto de penalización.

Sin perjuicio del derecho de apelación, las personas afectadas no podrán, prevalerse de esta publicación para intentar procedimientos judiciales contra la FIA o la ADN interesada, o contra cualquier persona que haya hecho dicha publicación.

170. Remisión de la pena (reducción de penalizaciones).-

La ADN tiene el derecho de reducir parte de la pena de suspensión que quede por cumplir, o de levantar la descalificación, en las condiciones que ella misma indicará.

CAPITULO XII

RECLAMACIONES.

171. Derecho de reclamación.-

El derecho de reclamación sólo corresponderá a los concursantes; sin embargo, los Oficiales podrán siempre actuar de oficio, incluso en el caso en que no se presente reclamación alguna.

Un concursante que desee presentar una reclamación contra más de un concursante, debe presentar tantas reclamaciones como concursantes estén involucrados en la acción correspondiente.

172. Presentación de la reclamación.-

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito, y acompañada de una caución, cuyo montante será fijado anualmente por la ADN. Esta caución será devuelta únicamente en el caso de que sea reconocido el fundamento de la reclamación.

173. Dirección de las reclamaciones.-

Las reclamaciones relacionadas con una competición deberán dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto, si existe.

En ausencia del Director o del Director Adjunto de la carrera, estas reclamaciones se deberán dirigir a los Comisarios Deportivos de la competición o, al menos, a uno de ellos.

174. Plazos de la reclamación.

- a.) Las reclamaciones contra la inscripción de los concursantes o de los conductores, o contra la distancia anunciada para un recorrido, deberán presentarse, como máximo, dos horas después del cierre de las verificaciones técnicas. Si estas verificaciones tuvieran lugar en un país extranjero al del organizador, cualquier representante de la ADN estará habilitado para recibir la reclamación y transmitirla con urgencia a los Comisarios Deportivos de la prueba, con opinión razonada si lo juzgara conveniente.
- b.) Las reclamaciones contra un hándicap, o contra la composición de las series, deberán presentarse, como máximo, una hora antes de la salida de la prueba.
- c.) Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o un Controlador del pesaje, deberán ser presentadas inmediatamente después de adoptadas por el concursante interesado.
- d.) Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una competición, contra la no conformidad de los vehículos con los reglamentos que los rigen, contra la clasificación establecida al final de la competición, deberán presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos del "meeting", como máximo, treinta minutos después de la publicación de la clasificación de la competición.

Los concursantes deberán haber sido informados con anticipación del lugar y de la hora exacta de esta publicación, ya sea por el Reglamento particular, o por uno de sus anexos, ya sea por el programa. En el caso en que los organizadores se encontraran en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial en la forma prevista, estarán obligados a publicar, en el lugar y hora fijados, las indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras en lo que respecta al anuncio oficial de la clasificación.

- e.) Todas las reclamaciones antes consideradas, serán juzgadas urgentemente por los Comisarios Deportivos del meeting, con audiencia del Director de la Prueba. En caso de empate de votos, el voto del Presidente de los Comisarios Deportivos del meeting será dirimente.

175. Convocatoria.-

La audiencia del reclamante, y de toda persona afectada por la reclamación, tendrá lugar lo antes posible, después de la presentación de la reclamación.

Los interesados deberán ser convocados en consecuencia, y podrán hacerse acompañar de testigos. Los Comisarios Deportivos deberán asegurarse que los interesados hayan recibido personalmente la convocatoria.

En ausencia de un interesado, o de sus testigos, el juicio se podrá realizar en su ausencia.

Si el juicio no pudiera celebrarse inmediatamente después de la audiencia de los interesados, estos últimos deberán ser informados del lugar y de la hora en que se celebrará el juicio.

176. Reclamaciones inadmisibles.-

Serán inadmisibles todas las reclamaciones contra las decisiones tomadas por los Jueces de Llegada y los Jueces de hechos en el ejercicio de sus funciones indicadas en el artículo 149.

No será admisible una reclamación única si va dirigida contra más de un concursante.

177. Publicación de la clasificación y distribución de los premios.-

La publicación oficial de la clasificación deberá preceder al menos en media hora a la distribución de los premios.

El premio ganado por un concursante que se encuentre bajo el efecto de una reclamación, deberá retenerse hasta que se haya decidido definitivamente esta reclamación.

Además, toda reclamación cuyo resultado sea susceptible de modificar la clasificación, obligará a los organizadores a publicar solamente una clasificación provisional y a retener los premios, hasta la

proclamación del juicio definitivo, incluidas las apelaciones previstas en el Capítulo XIII.

Sin embargo, en el caso en que la reclamación no afectase a más que una parte de la clasificación, la otra parte se podrá publicar a título definitivo y se podrán distribuir los premios correspondientes.

178. Juicio.-

Todos los interesados tendrán la obligación de someterse a la decisión tomada, salvo los casos de apelación previstos en el presente Código, pero ni los Comisarios Deportivos, ni la ADN, tendrán derecho a ordenar que se celebre de nuevo la competición (ver artículo 97).

179. Reclamación sin fundamento.-

Si la reclamación es juzgada sin fundamento, o si es abandonada después de haber sido formulada, la caución entregada será retenida en su totalidad.

Si se juzga parcialmente fundada, la caución podrá ser devuelta en parte, y en su totalidad si la reclamación es acogida enteramente.

Asimismo, si se reconoce que el autor de la reclamación ha actuado de mala fe, la ADN podrá imponerle una de las penalizaciones previstas en el presente Código.

179. BIS. Derecho de Revisión.-

En las pruebas de un Campeonato de la F.I.A., en caso de que se descubriera un elemento nuevo, los comisarios deportivos, tanto si hubieran sido ellos los que hubieran tomado la decisión como si no, o, en caso de imposibilidad, otros designados al efecto por la FIA, deberán reunirse en la fecha que acuerden ellos mismos, convocando a la parte o a las partes afectadas, para recibir cuantas explicaciones resulten útiles, y juzgar a la luz de los hechos y de los elementos expuestos.

El derecho de apelar esta nueva decisión está reservado a la parte o a las partes afectadas, conforme al último párrafo del Artículo 180 y siguientes de este Código.

En caso de que la primera decisión ya hubiera sido objeto de una apelación ante el Tribunal Nacional de Apelación o ante el Tribunal Internacional de Apelación, o sucesivamente ante ambas jurisdicciones, estas estarán facultadas de pleno derecho para revisar eventualmente su decisión anterior.

El plazo para interponer un recurso de revisión expira el 30 de Noviembre de cada año en curso.

CAPITULO XIII

APELACIÓN.

180. Jurisdicción.-

Cada ADN a través del órgano llamado Tribunal de Apelación Nacional definido en el artículo 181, constituye para sus propios licenciados el Tribunal de última instancia, que se encargará de resolver definitivamente toda diferencia entre sus propios licenciados que hubiera surgido en su propio territorio, a propósito del deporte automóvil nacional.

Para cualquier diferencia en la que se viera envuelto un licenciado extranjero, o una de las personas mencionadas en el primer párrafo del Artículo 152 de nacionalidad extranjera, el Tribunal de Apelación Nacional constituye una instancia cuyas decisiones son susceptibles de apelación ante el Tribunal de Apelación Internacional.

El tribunal deportivo competente para conocer de las apelaciones que se interpongan en el marco de pruebas cuyo recorrido atravesase el territorio de varios países, será el de la A.D.N. que haya formulado la solicitud de inscripción de la prueba en el Calendario Internacional

Se pueden someter apelaciones al Tribunal Internacional de Apelación en el respeto de las reglas de competencias y de procedimiento fijadas en el Reglamento del Tribunal Internacional de Apelación.

181. Tribunal de Apelación Nacional.

Cada ADN designará, o hará designar por su Comisión Deportiva, un determinado número de personas, sean miembros o no de la ADN, que constituirán el Tribunal de Apelación Nacional. No podrán formar parte de este Tribunal, aquellos de sus miembros que hayan tomado parte como concursantes, conductores u oficiales, en la competición en la cual se haya producido el hecho que se enjuicie, o los que hayan pronunciado alguna resolución o juicio sobre el asunto en cuestión, o, en todo caso, aquellos que se encuentren afectados, directa o indirectamente, por el asunto.

182. Procedimiento de apelación.-

Todo concursante, cualquiera que sea su nacionalidad, tendrá el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas o las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de un "meeting", ante la ADN del país en que haya sido tomada la decisión. Deberá notificar a los comisarios deportivos del "meeting", bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión.

El plazo de interposición de la apelación ante la ADN, caduca a los dos días a contar desde la fecha de notificación de la decisión de los comisarios deportivos de la prueba, bajo reserva de que la intención de apelar haya sido notificada a los comisarios deportivos de la prueba dentro de la hora siguiente a su decisión (ver párrafo precedente). Esta apelación puede ser presentada por medio de telefax, telecopia, o por cualquier otro medio de comunicación electrónica con posibilidad de acuse de recibo. Se exigirá una confirmación por carta de la misma fecha, acompañada de la caución prevista en el artículo 183. La ADN deberá pronunciar su resolución en un plazo máximo de 30 días.

Las partes interesadas deberán ser convocadas con plazo suficiente para la audiencia de la apelación. Tendrán el derecho de presentar testigos, pero su ausencia a la audiencia no interrumpirá el curso del procedimiento.

183. Procedimiento de Apelación Nacional.-

Toda petición de apelación ante una ADN deberá hacerse por escrito y firmada por su autor o por el representante cualificado de este último.

La apelación ante la ADN deberá acompañarse de una caución, cuyo importe será fijado cada año por la ADN. Esta caución será exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, como queda especificado en el artículo 182, y no será restituida si el interesado no continúa en esta intención.

Si una apelación es juzgada no fundada, o si es abandonada después de haber sido formulada, la caución entregada será retenida en su totalidad.

Si se juzga parcialmente fundada, la caución podrá ser devuelta en parte, y en su totalidad si la apelación es enteramente acogida.

Asimismo, si se reconoce que el autor de la apelación ha actuado de mala fe, la ADN podrá imponerle además una penalización de las previstas en el presente Código.

184. **SUPRIMIDO**

185. **SUPRIMIDO**

186. **SUPRIMIDO**

187. **SUPRIMIDO**

188. **SUPRIMIDO**

189. **Juicio.-**

El Tribunal de Apelación Nacional podrá decidir que la decisión contra la cual se haya apelado sea anulada y, en su caso, la penalización disminuida o aumentada, pero no tendrá derecho a prescribir que se repita de nuevo una competición. Las decisiones del Tribunal de Apelación deberá ser motivadas.

190. **Costas.-**

Al decidir sobre los recursos que le son presentados, el Tribunal Nacional de Apelación, decidirán, en función de la resolución, determinar unas costas que serán calculadas por los secretariados de acuerdo a los gastos ocasionados por la instrucción del caso y la reunión del Tribunal. Las costas estarán constituidas solo por estos gastos, con exclusión de los gastos u honorarios de defensa soportados por las partes.

191. **Publicación del juicio.-**

La FIA, o cada ADN, tiene el derecho de hacer publicar la resolución de una apelación, indicando los nombres de las personas interesadas.

Sin perjuicio del derecho de apelación, las personas encausadas no podrán valerse de esta publicación para intentar procedimientos contra la FIA o la ADN interesada, o contra cualquier otra persona que hubiera hecho dicha publicación.

191. **bis**

Para disipar toda duda, ninguna disposición de este Código podrá impedir a ninguna de las partes el ejercicio de su derecho a acudir ante cualquier jurisdicción competente, sin perjuicio, no obstante, de cualquier obligación que pueda haber sido asumida para la resolución previa de la controversia por cualquier otro modo o procedimiento disponible para la resolución de litigios.

CAPITULO XIV

APLICACIÓN DEL CÓDIGO.

192. Interpretación nacional de los reglamentos.-

Cada ADN poseedora de los poderes deportivos (ver artículo 5 y 10) decidirá sobre toda cuestión surgida en su territorio y relativa a la interpretación del presente Código o de su reglamentación nacional, bajo reserva del derecho de apelación internacional previsto en el capítulo XIII, a condición que estas interpretaciones no estén en contradicción con una interpretación o una aclaración realizada anteriormente por la FIA.

193. Autoridad ejecutiva de las ADN.-

Cada ADN poseedora de los poderes deportivos (ver artículos 5 y 10), designará una Comisión Deportiva que se encargará, por delegación, del ejercicio de las funciones y poderes atribuidos a la ADN en virtud del presente Código.

Sin embargo, cada ADN poseedora de los poderes deportivos podrá reservarse la aprobación de ciertas decisiones de su Comisión Deportiva, sobre todo en lo referente al establecimiento del Calendario Nacional anual.

193. Modificación del Código.-

La FIA se reservará el derecho de introducir en cualquier momento modificaciones al presente Código, y de revisar periódicamente los Anexos.

195. Comunicaciones.- Avisos.-

Todas las comunicaciones que, en virtud del presente Código, tenga que hacer una ADN a la FIA, deberán ser dirigidas a la sede social de la FIA o a cualquier otra dirección que será regularmente notificada.

196. Fecha de entrada en vigor.-

El presente Código entró en vigor el 1 de Enero de 1980.

197. Interpretación internacional del Código.-

El presente Código ha sido redactado en francés y en inglés. Es susceptible de publicarse en otros idiomas. En caso de duda sobre su interpretación ante la FIA o ante el Tribunal de Apelación Internacional, el texto en francés será el único considerado como oficial.

CAPITULO XV

MÉTODO DE ESTABILIZACIÓN DE LAS DECISIONES DE LA FIA.

La FIA impone las siguientes reglas:

198. Cada año, antes del 31 de octubre, la FIA publicará la lista de los campeonatos y el calendario de las pruebas puntuables para estos. Si posteriormente se retirase una prueba cualquiera, perderá su status internacional para el año en cuestión.

199. Cada año, antes del 31 de diciembre, la FIA publicará todos los cambios del Anexo J y a las reglas técnicas de los campeonatos. Todos los cambios relativos a la Fórmula 1, entrarán en vigor a partir del 1 de enero del tercer año que siga a la publicación. Todos los cambios que afecten al Anexo J y a las reglas técnicas de los campeonatos otros que la Fórmula 1, entrarán en vigor a partir del 1 de enero del segundo año que siga a la publicación. ~~Únicamente~~ los cambios que afecten a la seguridad podrán entrar en vigor sin preaviso.

200. Cada año, antes del 31 de octubre, la FIA publicará todas las reglas que no se refieran a los campeonatos ni al Anexo J. Estas reglas no podrán entrar en vigor antes del 1 de enero siguiente a su publicación.

201. **SUPRIMIDO.** -

CAPITULO XVI

CUESTIÓN COMERCIAL UNIDA CON EL DEPORTE AUTOMOVILÍSTICO.

202. Sin autorización escrita y previa de la FIA, ningún organizador o agrupación de organizadores cuya(s) prueba(s) forme(n) parte de un Campeonato, Trofeo o Copa de la FIA podrá indicar o hacer creer que dicho Campeonato, Trofeo o Copa está subvencionado o apoyado financieramente, directa o indirectamente, por una empresa u organización comercial.

203. La FIA se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa, organización o marca comercial a un Campeonato, Trofeo o Copa de la FIA.

204. Suprimido

CAPÍTULO XVII

REGLAMENTO RELATIVO A LOS NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y A LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS.

205. Las cifras que compongan el número de competición serán de color negro sobre fondo blanco rectangular. En los vehículos de color claro, el fondo rectangular blanco deberá estar rodeado de un ribete negro de 5 cm. de ancho.

206. El diseño de las cifras será de tipo clásico tal como se describe a continuación:
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.

207. Los números de competición sobre cada vehículo se colocarán de la siguiente manera: a.) Sobre las puertas delanteras o a la altura del habitáculo del piloto a cada lado del coche. b.) Sobre el morro del automóvil (capó delantero), visibles por delante.

Para los monoplazas y vehículos antiguos:

a.) La altura mínima de las cifras será de 23 cm. y la anchura del trazo de 4 cm.

b.) El fondo blanco tendrá al menos 45 cm. de ancho y 33 de alto.

Para los demás vehículos:

a.) La altura mínima de las cifras será de 28 cm. y la anchura del trazo de 5 cm.

b.) El fondo blanco tendrá al menos 50 cm. de ancho y 38 de alto.

208. Sobre las dos aletas delanteras figurará la reproducción de la bandera nacional del o de los pilotos que conduzcan el vehículo así como sus nombres. La altura mínima de reproducción de la bandera y de las letras de los nombres será de 4 cm.

La distancia entre el borde del trazo de las cifras y el borde del fondo no será inferior a 5 cm. en ningún sitio.

209. Por encima o por debajo del fondo blanco, se dejará una superficie que abarque la anchura rectangular total y una altura de 12 cm. a disposición de los organizadores, con vistas a colocar, si viniese al caso, una publicidad. En los coches donde no sea posible disponer de esta superficie (por ejemplo algunos monoplazas), el concursante estará obligado a dejar libre de publicidad una superficie complementaria, con las mismas dimensiones que la superficie anteriormente definida.

Bajo reserva de eventuales limitaciones impuestas por las ADN, el resto de la carrocería podrá llevar publicidad.

210. Ni los números de competición, ni las publicidades podrán rebasar la superficie de la carrocería.

211. Los parabrisas y demás superficies acristaladas deberán quedar libres de toda inscripción, a excepción de una banda que tenga una altura máxima de 10 cm. en la parte superior del parabrisas y, a condición de que la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una altura máxima de 8 cm. sobre la luneta trasera.

NOTA: Los puntos 209, 210 y 211, no son de aplicación para los vehículos antiguos.

212. La publicidad en vehículos antiguos se limitará, como máximo, a un emplazamiento de 50 x 14 cm. por encima y otra por debajo de cada uno de los tres números de competición (los vehículos pueden tener un

máximo de 4 números de competición). En el caso de que no hubiera sitio para colocar las publicidades permitidas por encima o por debajo de los números de carrera, podrán situarse al lado, pero siempre junto al fondo o en el borde de estos números. Uno de los dos emplazamientos junto a cada número de competición, podrá ser reservado para la publicidad del organizador. Los concursantes no podrán rechazar esta publicidad. Los nombres de los equipos concursantes/pilotos podrán aparecer una vez sobre cada lado del vehículo, dimensiones máximas de 10 x 40 cm. para cada lado. Podrá aparecer a cada lado una insignia del club, con dimensiones máximas de 10 x 10 cm.. Los distintivos publicitarios de cada vehículo específico podrán ser conservados tal y como vienen de origen (así como el número de chasis).