

CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

CAPÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES (CDI-2007)

1. **REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL DEPORTE**

La Federación Internacional del Automóvil denominada en adelante FIA, es el único poder deportivo internacional calificado para establecer y hacer aplicar los reglamentos destinados a promocionar y a regir las competiciones y récord automovilísticos y organizar 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 de Motociclismo 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 el objeto de permitir el ejercicio de los poderes anteriormente citados de una manera justa y equitativa, FIA ha establecido el presente “Código Deportivo Internacional” (el Código). El objetivo de este Código y 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. **REGLAMENTO 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, calificado para aplicar el presente Código y regir el deporte del automóvil en su país, así como en sus dependencias, dominios, países del protectorado o colonias.

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 de 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 su notificación a la FIA.

7. **REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL:**

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

CAPÍTULO II NOMENCLATURA Y DEFINICIONES

8. NOMENCLATURA Y DEFINICIONES:

La nomenclatura, las definiciones y 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 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 - por lo menos sobre cuatro ruedas no alineadas, siempre en contacto con el suelo, de las cuales 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 esté asegurada por las ruedas.

VEHÍCULO CON EFECTO SUELO:

Un vehículo con efecto 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 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 Anexos B y J).

16. COMPETICIÓN, PRUEBA, CARRERA:

a) Una competición es una prueba en la cual toma parte un automóvil con el 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 esta 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 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, todos los automóviles que participan en ellas deben estar conformes en todos 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 en 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 celebren dentro de países de la Unión Europea, tal y como se define en el Art. 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 Art. 112).

Ninguna prueba internacional puede tener lugar sin haberse inscripto previamente en el calendario deportivo internacional (Anexo G) incluso en lo concerniente a las pruebas que atañen al Art. 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 esta 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 organice la prueba.

Cuando exista un Calendario Nacional en el país que organiza una prueba nacional, ésta debe estar inscrita obligatoriamente en dicho 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 competencia 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 competencias automovilísticas, y que acredita esta declaración ante la ADN que le haya expedido la licencia de forma aceptable para ella, o justifica ante la FIA su status 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 Art. 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 reservadas internacionales, 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 Licencia (de Piloto o Concursantes) 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 para que organicen en común esta prueba.

21. RALLIES Y RALLIES TODO TERRENO:

a) Rally de primera categoría (prueba deportiva).

Prueba en carretera de velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal.

Un rally está constituido ya sea por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por 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 generalmente es determinante para el establecimiento de la clasificación general del rally. El o los itinerarios que no sirvan para las pruebas de clasificación se llaman "itinerarios de enlace". En estos itinerarios de unión la mayor velocidad no debe constituir nunca un factor para la clasificación.

Los rallies de primera categoría deben inscribirse en el Calendario Deportivo Internacional en la sección " Pruebas de Regularidad ". Los rallies de primera categoría podrán admitir pilotos "clasificados Grand Prix" por la FIA. Sin embargo, si un rally comprende pruebas de clasificación en circuitos permanentes o semipermanentes, con un kilometraje superior al 10% del total del rally, la participación de pilotos clasificados Grand Prix está sujeta a la inscripción de la prueba en el calendario de las pruebas de velocidad como "Prueba Internacional Libre". Si los organizadores lo desean, se puede mantener la inscripción simultánea en el Calendario de Rallies.

Las pruebas que utilicen parcialmente la carretera abierta al tránsito normal, pero que comprenden pruebas de clasificación en circuitos permanentes o semipermanentes con un kilometraje superior al 20% del total del rally, 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 rallies internacionales de primera categoría:

La potencia de todos los automóviles estará limitada aproximadamente hasta 300 HP en todos los rallies 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 rallies 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 rallies internacionales que no sean del Campeonato del Mundo, durante un período suplementario de cuatro años subsiguientes a la expiración de su homologación, en las condiciones siguientes:

Estos vehículos participar y ser clasificados con los automóviles homologados con plena igualdad.

La participación de los automóviles no homologados delineados más arriba no podrá ser aceptada más 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) Rally de segunda categoría - (concentración turística)

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

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

El o los itinerarios de un rally de segunda categoría pueden ser obligatorios, pero con simples controles de paso en oficinas de ciudades únicamente y sin que ninguna velocidad media pueda ser impuesta a los participantes durante el recorrido. Una o varias pruebas anexas con exclusión de toda carrera de velocidad pueden formar parte del programa de un rally de 2ª categoría, pero estas pruebas anexas, solo pueden celebrarse en el punto de llegada. Estos rallies de segunda categoría no deben entregar premios en dinero.

Un rally de segunda categoría está dispensado de inscripción en el Calendario Internacional, incluso si sus participantes son de nacionalidad diferentes, pero no puede organizarse en el 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 rally de segunda categoría discurren por el territorio de una sola ADN., sus participantes no están obligados a poseer licencias.

En caso contrario, el rally será sometido a las prescripciones del artículo 81 (recorridos

internacionales) y sus participantes deben estar provistos de licencias (ver Artículos 108 al 117).

c) Rallies Todo Terreno y Rallies Todo Terreno Baja

La longitud de cada sector selectivo no debe ser superior a los 500 Km y la longitud total de la prueba debe ser como mínimo de 800 Km. El itinerario puede atravesar el territorio de varias ADN con acuerdo de estas ADN.

Unicamente serán admitidos los vehículos para todo terreno (Grupo T) definidos por el reglamento técnico de la FIA, excluyendo todo otro vehículo.

Un rally todo terreno “baja” es un rally todo terreno que debe disputarse a lo largo de un día (distancia máxima: 800 Km.), o en dos días (distancia máxima: 1200 Km.)

d) Rallies Todo Terreno Maratón

Todos los rallies todo terreno maratón deben estar inscritos en el Calendario Deportivo Internacional. Tan solo puede organizarse un solo rally todo terreno maratón al año por cada continente, salvo derogación especial de la FIA.

El recorrido total debe ser de al menos 10.000 km., 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.

Unicamente pueden ser admitidos los vehículos de rallies todo terreno (Grupo T) definidos por el reglamento técnico de la FIA, excluyendo todo otro vehículo.

22.

a) "MEETING" O CONCURSO:

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

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 la 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 la Carrera.
- Todos los Comisarios deberán estar presentes en sus puestos.
- Los pilotos deben llevar vestimenta de seguridad apropiada (se recomienda prioritariamente la vestimenta y los 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.
 - Deberán 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 bandeja 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 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.
- Las Paradas y las Demostraciones no podrán organizarse sin la autorización de la ADN del país organizador

23. TENTATIVA:

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

24. CAMPEONATO, COPA, TROFEO, COMPETENCIA 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. Unicamente la FIA tiene poder de autorizar un campeonato internacional. Sólo 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 en 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 la FIA;
- Que el recorrido sobre el que se desarrolle la prueba haya sido homologado y aprobado por la FIA, y que todos los reglamentos sobre 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 seguridad.
 - Aprobación del calendario de la serie.
 - Autorización previa de todas las ADN sobre cuyo territorio se organicen una o varias de las pruebas que otorguen puntos para la serie.
 - Control de la adecuación de la homologación de los circuitos con las categorías de los 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 más de una manga fuera del territorio de la ADN de donde depende este club.
- c) Los Campeonatos, Trofeos, Copas, 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 (Word)” u otro término 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 implique 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 “Mundo (Word)” 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 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 consiste 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 inscriptas 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 son 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 lista 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 de por lo menos tres personas autorizadas por la ADN correspondiente, (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 la ADN que tenga 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 ejecución de esta competencia.
29. **RECORRIDO:**
Trayecto a seguir por los competidores en el transcurso de una competencia.
30. **PISTAS:**
Recorrido utilizado, temporaria o permanentemente, para las competencias o tentativas de récord.
31. **AUTÓDROMO:**
Ciertas pistas permanentes, especialmente aquéllas que tienen curvas peraltadas que puedan recorrerse a gran velocidad, se denominan autódromos..
32. **MILLA Y 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 se contará como 0,62137 millas.
33. **RÉCORD:**
El resultado máximo obtenido en condiciones especiales determinadas por los Reglamentos. (ver el Anexo D, reglamentación de los records).
34. **RÉCORD LOCAL:**
Es todo récord establecido sobre una pista permanente o temporaria aprobada por la ADN, cualquiera sea la nacionalidad del concursante.
35. **RÉCORD NACIONAL:**
Es todo récord establecido o marcado conforme a las reglas fijadas por una ADN en su territorio o en el territorio de otra ADN con previa autorización de ésta última. Puede ser de “clase” si representa la mejor performance 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 performance sin tener en cuenta la clase.
36. **RÉCORD INTERNACIONAL:**
Por récord internacional se entiende la mejor “performance” realizada en una clase o en un grupo determinado (ver Artículo 199).
Existen récord internacionales para automóviles, así como récord internacionales para vehículos especiales y para vehículos de efecto de suelo (ver Artículo 199).
37. **RÉCORDS DEL MUNDO:**

Un récord reconocido por la FIA. como mejor “performance” realizada por un automóvil sin tener en cuenta su clase, categoría, grupo o cualquier otra forma 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 piloto (ver Artículo 44) titular de la inscripción del vehículo con el cual se ha establecido la “performance”.

39. LARGADA:

La largada 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 Artículo 89 a 96, reglamento de largada).

40. LÍNEA DE CONTROL:

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

41. LÍNEA DE LARGADA:

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: Este es el lugar donde el competidor está obligado a llevar su auto como fue previsto por el Reglamento Particular.

En el interior del Parque Cerrado únicamente esta permitido el acceso a los oficiales encargados de la supervisión y seguridad. Ninguna operación chequeo, puesta a punto o reparación será permitida a menos que esté autorizada por los mismos oficiales.

El Parque Cerrado es obligatorio en aquellas competencias en las cuales está previsto la verificación técnica.

El Reglamento Particular de la Prueba especificará el lugar que se reserva para la instalación del parque o parques cerrados.

El Parque Cerrado debe estar en cercana proximidad a la línea de largada/llegada (sí existiera dicha línea para ese fin). Al final de las pruebas especiales, el área entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado, estará sometida al régimen de Parque Cerrado.

El Parque Cerrado será de adecuadas dimensiones y bien cerrado, para asegurar que ninguna persona que no esté autorizada pueda entrar mientras los automóviles estén dentro. La vigilancia la efectuaran oficiales nombrados por los organizadores.

Estos oficiales serán responsables del funcionamiento del Parque Cerrado y sólo ellos estarán autorizados a dar órdenes a los competidores dentro de él.

Las áreas de control de rallies serán consideradas como Parque Cerrado, ni reparaciones, ni asistencias podrán tener lugar dentro del área de control.

43. HANDICAP:

Medio previsto por el Reglamento Particular de una competición y que tiene por objeto igualar lo más posible las posibilidades de los concursantes.

44. CONCURSANTE (CONCURRENTE):

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

45. PILOTO:

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

46. PASAJERO:

Persona distinta del piloto transportada por un automóvil y que pese con su equipo personal, por lo menos 60 kg.

47. LICENCIA:

- a) Certificado de registro expedido a toda persona física o jurídica (conductores, inscriptos, constructores, equipos oficiales de competición, organizadores, circuitos, etc....) que desee participar o tomar parte, en cualquier carácter, en competiciones o tentativas de récord regidas por este 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 récord si no posee una licencia emitida por su ADN tutora o una licencia de la FIA. emitida por una ADN que no sea su ADN tutora, con el consentimiento de su ADN tutora (Ver Art. 110)

Una ADN. tutora es la ADN. del país de ciudadanía del titular de la licencia. En el caso de un concursante o de un piloto profesional tal y como se ha definido en el artículo 18, la ADN tutora 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 internacional de la FIA. emitida por una ADN. es válida para pruebas internacionales apropiadas al nivel de esa licencia siempre que se inscriban en el Calendario Deportivo Internacional. Ningún titular de licencia puede participar en una prueba internacional si no está inscrita en el Calendario Deportivo Internacional. La licencia de la FIA. debe ser renovada anualmente a partir del primero de enero de cada año.

Cada ADN emitirá licencias en cumplimiento con los reglamentos de la FIA..

La licencia puede expedirse bajo un seudónimo; pero nadie puede hacer uso de dos seudónimos durante el mismo año.

La expedición o la renovación de la licencia da lugar a la percepción de un derecho que fijará la ADN.

Una ADN puede expedir una licencia a un extranjero que pertenezca a un país no representado todavía en la FIA., con previo consentimiento de la FIA. La lista de las licencias expedidas en estas condiciones deberá estar archivada en la Secretaría de la FIA.

Cada Club o Asociación, debe encargarse, en la fecha de su ingreso a la FIA., de reconocer y llevar un registro de las licencias así emitidas.

La Súper Licencia Internacional es redactada y expedida por la FIA a candidatos y a titulares de una licencia nacional y que soliciten la misma. Será obligatoria para ciertos campeonatos internacionales FIA bajo las condiciones específicas por cada reglamento. A este fin los candidatos para una Súper Licencia deberán completar y firmar los formularios especiales de inscripción. Esta deberá renovarse cada año. La FIA se reserva el derecho de rechazar la expedición de una Súper-Licencia, debiendo motivar su decisión. El documento Súper Licencia será de propiedad de la FIA, quien la entregará a cada poseedor. La suspensión o retiro de la licencia como resultado de una sanción excluirá a su poseedor de los Campeonatos de la FIA

mientras dure esa suspensión o retiro.

- 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.

Un titular de una licencia nacional de un país de la UE o país comparable por decisión de la FIA, estará sujeto a la jurisdicción de la ADN, del país donde compita y al de la ADN, que emitió su licencia.

Toda decisión de suspender esa licencia será publicada en el Boletín Oficial de la FIA.

a) **REGISTRO DE LICENCIAS:**

Control llevado por la ADN de las personas a las que se les haya expedido una licencia de concursante, de conductor.

49. **NUMERO DE LICENCIA:**

Los números atribuidos anualmente por la ADN a concursantes o conductores inscriptos en sus registros.

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 para una persona física o jurídica temporalmente la participación en cualquier competencia dentro del territorio de la ADN que ha pronunciado la sentencia de suspensión o de la de cualquier país que reconozca la autoridad de la FIA (Ver Art. 170 y 182).

52. **DESCALIFICACIÓN:**

La descalificación suprime definitivamente para una persona física o jurídica la participación en cualquier tipo de competencia, salvo en los casos previstos en los Arts. 170 y 182.

CAPÍTULO III COMPETICIONES – GENERALIDADES

53. **CONDICIONES GENERALES DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO:** Todas las competiciones y todas las tentativas de récord nacionales, internacionales y mundiales, organizadas en un país representado en la FIA., se rigen por el CDI.

Sin embargo, las competiciones Nacionales, Zonales, Cerradas y las tentativas de récord locales se rigen por el Reglamento Deportivo Nacional. En los países donde no se publique el Reglamento Deportivo Nacional será de aplicación el CDI.

54. **COMPETICIÓN ORGANIZADA EN UN PAÍS NO REPRESENTADO EN LA FIA.:**

Una competición no se puede organizar 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 pueden ser

organizadas en cada país:

- a) Por el Club Nacional poseedor del poder deportivo (ver Arts. 3, 4 y 5).
- b) Por el Automóvil Club, o excepcionalmente por otra agrupación deportiva calificada, a condición de que este Club o esta agrupación esté provista de un permiso de organización (ver Art. 61).

Organización de pruebas en el extranjero: (ver Anexo “G”, Art. 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 Art. 27) y un programa (ver Art. 28). Toda prescripción contenida en uno de estos documentos oficiales que sea contraria al presente Código será nula y sin ningún efecto.
57. **MENCIÓN A FIGURAR OBLIGATORIAMENTE SOBRE LOS DOCUMENTOS QUE SE REFIEREN A UNA COMPETICIÓN:** Todos los Reglamentos Particulares, programas y formularios de inscripción que se refieren a una competición deben llevar de una manera destacada la mención: “Organizado conforme al Código Deportivo Internacional y a las Reglas de Competición Nacionales de ... (nombre de la ADN correspondiente o de su representante autorizado) . En los países donde no existía Reglamento Deportivo Nacional la mención se reducirá a: “Organizada conforme al CDI”.
58. **CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS:** Todas las personas o grupo de personas que organizan una competición o tomen parte de ella deberán:
 - 1 Se entenderá que conocen los Estatutos y Reglamentos de la FIA, el CDI y el reglamento nacional .
 - 2 Se comprometerán a someterse sin reservas a los documentos citados y a las decisiones de la Autoridad Deportiva, así como a las consecuencias que pudieran de ella derivar.En caso de incumplimiento de estas disposiciones, toda persona o grupo que organice una competición o tome parte en ellas perderá el beneficio de la licencia otorgada, 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 sea organizada en conformidad con las disposiciones del presente Código y del Reglamento Nacional de la ADN, será prohibida por la ADN.
Si tal competición se encuentra comprendida en un “meeting” para el cual se ha expedido un permiso, el permiso será nulo y no válido.
Las prescripciones del Art. 58 son aplicables a cada licenciado que tome parte en tales competencias.
60. **COMPETICIÓN APLAZADA O SUPRIMIDA:** Un “meeting” o una competición que forme parte de un “meeting” (encuentro deportivo) no puede 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 Art. 141).
En caso de cancelación o de aplazamiento por más de veinticuatro horas los derechos de inscripción deben reembolsarse.

CAPÍTULO IV

COMPETICIONES DETALLES DE ORGANIZACION

- 61. PERMISO DE ORGANIZACIÓN NECESARIO:** Ninguna competición podrá organizarse en un país afiliado a la FIA sin un permiso de organización (ver Art. 26), expedido por la el ADN poseedora del poder deportivo. (ver Arts. 3, 4 y 5).
- 62. SOLICITUD DE PERMISO DE ORGANIZACIÓN:** Cada petición de permiso de organización debe dirigirse a la ADN (ver Art. 61) por lo menos un mes antes de la fecha del “meeting” proyectado, acompañado de las informaciones siguientes:
- 1) Los nombres y cargos de las personas propuestas para formar el Comité de Organización (Art. 25), y la dirección de este Comité.
 - 2) Un proyecto de Reglamento Particular (ver Arts. 27 y 65) para cada competición del meeting.
En caso de que la Autoridad Deportiva competente haya fijado “a priori” 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 Art. 61) en formularios especiales pero también puede hacer las veces de permiso de organización una simple carta que apruebe el Reglamento Particular (ver Arts. 27 y 65).
El principio aplicable en todos los casos es que el titular de una licencia de organizador que presente una solicitud de permiso de organización, podrá obtener este permiso siempre que responda a los criterios del presente Código y a las reglas deportivas y técnicas aplicables.
- 64. RESPETO A LEYES Y REGLAMENTOS:** Una competición se puede organizar en ruta, en pista, o en ambas, pero no se expedirá ningún permiso de organización por parte de la Autoridad Deportiva competente (ver Artículo 61), hasta que el Comité de Organización (ver Art. 25) se comprometa a obtener el permiso correspondiente de las autoridades administrativas locales.
- Nota: 1.** Las competiciones organizadas en carreteras abiertas al tráfico normal deberán desarrollarse conforme a las reglas de la circulación en vigor en el país donde tiene lugar la prueba. Las infracciones a esta regla se sancionarán por penalizaciones dejadas a juicio de los Comisarios Deportivos.
- Nota: 2.** Las competiciones organizadas en autódromos se someten a todas las reglas del CDI pero, pueden someterse además a reglas particulares que rijan la conducción de vehículos de carrera en el autódromo y especialmente establecidas a tal efecto. Las ADN podrán expedir a empresas privadas propietarias de autódromos permisos de organización permanentes, bajo reservas de que la petición del permiso se acompañe de un certificado oficial de medida de la línea de los récord (ver Arts. 237 y 239) del Anexo “E” del CDI) y que no se efectúe ninguna modificación de esta línea sin aprobación de la ADN.
- PRESENTACION DE LOS REGLAMENTOS:** Los reglamentos de las diferentes pruebas de Campeonato FIA deberán llegar a la Secretaría de la FIA con antelación mínima de un mes con respecto a la fecha de cierre de inscripciones, excepto en el caso de rallies para los cuales el plazo es de dos meses.
- 65. PRINCIPALES INDICACIONES QUE TIENEN QUE FIGURAR EN EL REGLAMENTO PARTICULAR:**

- a) La designación del o de los organizadores (ver Art. 55).
- b) El nombre, la naturaleza y definición de la o de las competencias proyectadas (ver Arts. 17 a 21).
- c) Una mención que especifique que la competición se somete al CDI y al RDA.
- d) La composición del Comité de Organización (ver Art. 25) y la dirección de este Comité.
- e) El lugar y fecha del “meeting”.
- f) Una descripción detallada de la competición proyectada (longitud y sentido del recorrido, clase y categoría de los vehículos admitidos, combustible, limitación del número de pilotos, si tal limitación existe, etc.).
- g) Todas las informaciones útiles concernientes a las inscripciones: Lugar de recepción, fecha y hora de apertura y de cierre, importe de los derechos, si existen (ver Art. 70 y 71).
- h) Todas las informaciones útiles concernientes a los seguros.
- i) Las fechas, horas y naturaleza de las largadas, con indicaciones de los handicaps, si corresponde.
- j) Una referencia de las disposiciones del CDI concernientes especialmente a las licencias obligatorias (ver Arts. 44, 45 y 108), las señales (ver Anexo “H” del CDI), la protección contra incendios (ver Art. 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 a las disposiciones del CDI concernientes a las reclamaciones (ver Arts. 172, 173 y 174).
- n) Los nombres de los Comisarios Deportivos y el Director de la Carrera

66. MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS PARTICULARES:

Ninguna modificación deberá aportarse a los reglamentos particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los concursantes ya inscriptos o salvo decisión del Comisario Deportivo por razones de fuerza mayor o de seguridad (ver Art. 141).

67. PRINCIPALES INDICACIONES QUE TIENEN QUE FIGURAR EN UN PROGRAMA:

- a) Una mención especificando que la competencia se somete al CDI y al RDA.
- b) El lugar y la fecha de la competencia.
- c) Una descripción sucinta y el horario de las competiciones proyectadas.
- d) Los nombres de los Concursantes y Pilotos, con los números distintivos que llevarán sus vehículos (si existen seudónimos deberán indicarse entre comillas).
- e) El hándicap, si corresponde.
- 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 queda establecido un contrato entre el concursante y el Comité de Organización (ver Art. 25). Este contrato puede firmarse conjuntamente o resultar del intercambio de correspondencia. Obliga al concursante a tomar parte en la competición en la que se ha inscripto, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada. Obliga 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 todos los esfuerzos para tomar parte lealmente en la competición en cuestión.

69. RESPECTO 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 Art. 25), sin perjuicio del derecho de apelación si se trata de un concursante extranjero (ver Art. 181c). Si el juicio no se

puede hacer antes de la fecha de la competencia en cuestión, todo concursante que, pese a estar inscripto, o todo conductor que haya aceptado conducir en esta competencia y no tome parte, será inmediatamente suspendido internacionalmente (retiro temporario de la licencia) a menos que abone una fianza cuyo importe será fijado en cada país por la Autoridad Deportiva competente. La entrega de esta fianza no implica que el concursante o el conductor pueda sustituir una competición por otra (ver Art. 124).

- 70. RECEPCIÓN DE LAS INSCRIPCIONES:** Cuando la Autoridad Deportiva competente haya expedido un permiso para una “competencia”, el Comité de Organización podrá recibir las inscripciones. Las inscripciones definitivas deben establecerse en un formulario apropiado suministrado por el Comité de Organización que dispondrá la declaración de los nombres y direcciones de los Concursantes y de los pilotos designados, así como los números de sus licencias si fuere necesario..
- Sin embargo, el Reglamento Particular podrá fijar un plazo para la designación de los pilotos. Si se prevé en el Reglamento Particular un derecho de inscripción (ver Art. 65 g), toda inscripción deberá acompañarse, bajo pena de nulidad, del importe correspondiente .
- Los concursantes y los pilotos que deseen tomar parte en una competición Internacional en el extranjero sólo podrán hacerlo con la autorización previa de su ADN.
- Esta autorización podrá tomar la forma que la ADN interesada juzgue conveniente para poner su visado en el boletín de inscripción, expedición al concursante o piloto 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 piloto extranjero no provisto de la autorización previa de la ADN, en que está licenciado constituirá una falta que, puesta en conocimiento de la FIA., se sancionará con una multa cuyo importe quedará a criterio de la misma.

AUTORIZACIONES EXPEDIDAS POR LAS ADN. PARA PARTICIPAR EN

PRUEBAS EN EL EXTRANJERO: Las ADN pueden expedir autorizaciones a sus titulares de licencia únicamente para pruebas regularmente inscriptas en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

- 71. CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES:** Las fechas y horas de cierre de las inscripciones deben obligatoriamente indicarse en el Reglamento Particular (ver Art. 65g). Para las competiciones internacionales el cierre de las inscripciones debe tener lugar, por lo menos, siete días antes de la fecha fijada para el “meeting”. Para las demás competencias este plazo puede reducirse a tres días, pero nunca menos.
- 72. INSCRIPCIONES REALIZADAS POR FAX:** Las inscripciones pueden realizarse por cualquier medio electrónico de comunicación, con la condición de que éste sea enviado antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones y que se confirme con una carta expedida al mismo tiempo, acompañada, si ha lugar, del importe requerido. Dará fe la hora de expedición inscripta en la comunicación electrónica (por ejemplo: fax, 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 puede ser juzgado culpable de incorrección y además el derecho de inscripción puede ser 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, como máximo, cinco días antes de la competición. Este rechazo deberá ser motivado. Para las demás competiciones el RDA. 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 bien definidas; por ejemplo, cuando el número de participantes está bajo reserva de que se produzcan bajas entre los demás concursantes inscriptos. Una inscripción condicionada deberá comunicarse al interesado por carta o telegrama expedido a más tardar al día siguiente del cierre de inscripciones, pero el concursante inscripto condicionalmente no queda sometido a las condiciones del Art. 124.
76. **PUBLICACIÓN DE LAS INSCRIPCIONES:** Los organizadores no inscribirán en el programa ni publicarán como inscripto el nombre de un concursante o piloto del cual el Comité de Organización no haya recibido un formulario de inscripción o nombramiento debidamente autorizado. Los concursantes inscriptos condicionalmente (ver Art. 75) deberán ser designados como tales en el momento de la publicación de las inscripciones.
77. **DESIGNACIÓN DE LOS PARTICIPANTES:** A menos que haya sido dispuesto en el Reglamento Particular, en caso de que el número de inscripciones recibidas sobrepasara el máximo de concursantes fijados por el Reglamento Particular, los participantes aceptados se designarán ya sea siguiendo el orden de recepción de las inscripciones, ya sea por sorteo, o por cualquier otro medio decidido por la Comisión Deportiva de la ADN.
78. **DESIGNACIONES DE SUPLENTE:** En el caso que existan concursantes eliminados por las condiciones fijadas en el Art. 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 inscripto dos veces en la misma competición, a condición de que no sea piloteado más que una sola vez por el mismo piloto.
80. **LISTA OFICIAL DE LOS CONCURSANTES:** El Comité de Organización debe 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 pilotos que toman parte en la competición.

CAPÍTULO V RECORRIDOS – PISTAS Y RUTAS

81. **RECORRIDOS INTERNACIONALES:** Cuando una competición incluya en su recorrido territorios de varias naciones, los Organizadores de esta competición deberán obtener por intermedio de su ADN la conformidad previa de todos las ADN de los países atravesados. Los Automóvil Club nacionales de los países atravesados conservarán el control deportivo sobre todo el recorrido en los límites de su territorio respectivo, quedando entendido sin embargo que la aprobación final de los resultados será pronunciada por el Automóvil Club nacional del que dependen los organizadores (ver Art. 55).
82. **RECORRIDOS EN RUTAS:** 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. **MEDIDA DE DISTANCIAS EN RUTA:** Para las competiciones que no sean tentativas de Récord, las distancias de hasta cinco kilómetros serán medidas según la línea mediana, directamente, por un topógrafo experto; por encima de cinco kilómetros se determinarán por los hitos oficiales, o por medio de un mapa oficial a escala 1:250.000 como mínimo.
84. **LICENCIA INTERNACIONAL PARA UNA PISTA O UN AUTÓDROMO:** Una ADN debe solicitar a la FIA una licencia internacional para una pista permanente o temporaria para una tentativa de récord.
La FIA puede expedir para una pista una licencia valedera para una tentativa o una serie de tentativas de récord.
La FIA después de haber consultado con la Autoridad Deportiva Nacional competente (ver Arts. 3, 4 y 5), podrá rechazar la expedición o retirar una licencia, pero deberá motivar este rechazo o este retiro de licencia.
85. **LICENCIAS NACIONALES PARA PISTA:** Una ADN puede expedir facultativamente una licencia nacional para una pista, en las condiciones indicadas en el Art. 84; pero, en este caso, la pista no podrá servir para las tentativas de récord internacionales o mundiales.
86. **INDICACIONES QUE DEBEN 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 récord internacional y del mundo.
La licencia expedida por una ADN deberá mencionar la longitud de la pista e indicar si está aprobada para los récord nacionales.
La licencia mencionará las reglas particulares de la pista que los pilotos están obligados a reconocer y respetar.
87. **CONDICIONES A CUMPLIR POR LAS PISTAS PERMANENTES O TEMPORARIAS:** Las condiciones a cumplir por las pistas permanentes o temporarias son determinadas periódicamente por la FIA (ver estas condiciones en el Anexo E del CDI.).
88. **EXHIBICION DE LA LICENCIA PARA PISTA:** La licencia para pista, mientras sea válida, deberá estar colocada en un lugar de la pista bien visible.

CAPÍTULO VI LARGADAS Y SERIES

89. **LARGADA:**
 - a) La largada es el instante en el que se da la orden de partir a un piloto o a varios pilotos que parten a la vez. En el caso de cronometraje, éste comienza en la largada.
Hay dos clases de largada:
 - 1) **LARGADA LANZADA**
 - 2) **LARGADA DETENIDA.**
 - b) Se considerará que todo piloto ha partido en el instante en que se da la señal de largada. En ningún caso esta señal deberá repetirse (ver también Art. 93).
 - c) Para todas las competiciones distintas de las tentativas de récord los reglamentos

particulares deberán indicar la naturaleza de la largada (ver Arts. 91 y 92).

90. LÍNEA DE LARGADA:

- a) Para todas las tentativas de récord y para las competiciones con salida lanzada, es la línea al paso de la cual comienza el cronometraje del o de los vehículos.
- b) Para las competiciones con largada detenida es la línea con relación a la cual se fija el lugar que debe ocupar cada vehículo (y en su caso cada piloto) antes de la salida.
Los Reglamentos Particulares (ver Art. 27) deberán definir las posiciones respectivas de todos los vehículos antes de la salida, así como el método que sirve para determinar estas posiciones.

LARGADA DE BOXES:

- Línea de salida colocada antes de los boxes: 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 los boxes: 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. LARGADA LANZADA: Una largada se llama lanzada cuando el vehículo está en movimiento en el momento en que comienza el cronometraje.

Para una largada lanzada los pilotos pueden ser guiados, por un juez de salida (Largador) a bordo de coche piloto (Pace Car) hasta que se dé la señal de largada que marcará el inicio de la prueba..

92. LARGADA DETENIDA: Una largada se llama detenida cuando el vehículo está inmóvil en el momento en que se da la orden de salir.

- a) Para una tentativa de récord, con partida detenida el vehículo inmóvil se colocará de tal forma que su parte destinada a poner en marcha el aparato de cronometraje al paso por la línea de salida se encuentre como mínimo a 10 centímetros atrás de esta línea. El motor del vehículo se pondrá en marcha antes de la salida.
- b) Para las demás competiciones, con partida detenida, los Reglamentos particulares deberán indicar si, antes de la salida, el motor del vehículo debe 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 queda dicho anteriormente para una tentativa de récord, partida detenida.
 - 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, en contacto con el suelo, estén sobre la línea de partida.
- d) Cualquiera 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 trata de una carrera en circuito cerrado, desde el fin de la primera vuelta, cada vuelta se cronometrará a su paso por la línea de control colocada ante el puesto de cronometraje, a menos que el reglamento particular decida otra cosa.

- e) Una vez publicada la grilla de salida se dejará vacante el puesto de todo piloto que se encuentre en incapacidad de tomar parte en la largada; los demás concursantes conservarán su posición original.
- 93. ORDENES DEL LARGADOR:** Los concursantes y vehículos están bajo las órdenes del largador desde el momento en que la bandera se levante hasta el momento en que se baje. Los movimientos de la bandera pueden ser acompañados o reemplazados por otras señales convencionales.
Todo piloto que no se ponga a tiempo con su vehículo a las órdenes del largador se considerará como si no hubiera tomado la salida.
Para cualquier prueba de velocidad internacional cuya salida se dé en la línea, el largador deberá ser obligatoriamente el Director de Carrera o el Director la Prueba, a menos que uno u otro no designen a otro oficial para que desempeñe estas funciones.
- 94. PENALIZACIÓN POR FALSA LARGADA:** Hay falsa largada cuando, antes de la señal convenida, un concursante a las órdenes del largador abandona la posición que le estaba asignada.
En caso de largada en grupo, todo piloto que haya tomado una falsa largada 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 salida falsa 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 calle de boxes, etc.), pero solamente dentro de los límites fijados de antemano por estos reglamentos.
- 95. JUECES EN LA LARGADA:** 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 la Prueba las falsas largadas que se hubieran comprobado.
- 96. SERIES:** Una competición puede tener largadas en series cuya composición debe determinar el Comité de Organización y publicarse en el programa. La composición de estas series puede ser modificada en caso necesario, pero sólo por los Comisarios Deportivos.
- 97. EMPATES:** En caso de empates, los pilotos empatados deberán repartirse el puntaje y premio atribuido a su puesto en la clasificación y el puntaje o los premios siguientes disponibles, o bien, si todos los pilotos interesados están de acuerdo, los Comisarios Deportivos podrán autorizar una nueva competición entre los únicos pilotos en cuestión, e imponer las condiciones de esta nueva competición; pero, en ningún caso, la primera competición deberá comenzarse de nuevo (ver Art. 178).

CAPÍTULO VII RÉCORDS - GENERALIDADES

- 98. JURISDICCIÓN:** Cada ADN se pronunciará en las peticiones de homologación de récord realizados en su territorio.
La FIA se pronunciará sobre las peticiones de homologación de récord internacionales o mundiales, cuyas peticiones deberán serle sometidas por la ADN interesada.

- 99. VEHÍCULO TERRESTRE CALIFICADO PARA ESTABLECER RÉCORDS:** Sólo se podrá establecer cada uno de los récord internacionales con un vehículo terrestre que responda a la disposición del Art. 13. (Ver también Art. 199).
- 100. RÉCORDS RECONOCIDOS:** Los únicos récords reconocidos son los récord locales (ver Art. 34), los récord nacionales (ver Art. 35), los récord internacionales por clases (ver Art. 36), los récord del mundo (ver Art. 37) y el récord del mundo de velocidad absoluta. Un mismo récord podrá homologarse en varias de estas categorías. No hay ninguna distinción entre récord establecidos en pista o en ruta.
- 101. RÉCORD PARA AUTOMÓVILES RESERVADOS A SU CLASE:** Un automóvil que haya establecido o batido un récord en su clase puede batir el récord del mundo correspondiente, pero no puede batir el mismo récord en la o las clases superiores.
- 102. TIEMPOS Y DISTANCIAS RECONOCIDOS:** No se reconocerá, para los récord nacionales, los récord internacionales y los récord del mundo, más que los tiempos y distancias enumerados en el Anexo “D” del CDI. Las ADN quedan en libertad de reconocer toda clase de récord locales. Está prohibido organizar, bajo el nombre “Prueba de Kilómetro” o “de Milla”, o bajo una denominación similar una carrera contrarreloj que no se corra según las condiciones del presente Reglamento para los récord 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 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 salvo 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 Art. 54. La “performance” deberá representar, con relación al récord anterior, una mejora mínima del 1% 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 salvo si la tentativa ha tenido lugar en un recorrido aprobado por la FIA.
- 106. REGISTRO DE RÉCORDS:** Cada ADN tendrá un registro de los récord establecidos o batidos en su país y podrá expedir, a petición, certificados de récord nacionales o locales por los que se pagarán derechos a la ADN.
- La FIA. tendrá un registro de los récord internacionales de cada clase y de los récord del mundo y expedirá a petición, certificados de los récord, por los cuales se pagarán los derechos correspondientes.
- El importe de estos derechos pagaderos a la ADN o a la FIA será fijado cada año por la FIA.
- 107 PUBLICACIÓN DE RÉCORDS:** En espera de la homologación no se podrá hacer por los interesados ninguna publicidad comercial (ver Art. 131) sin la mención “Bajo reserva de homologación”, en caracteres fácilmente legibles. La inobservancia a esta prescripción acarreará automáticamente el rechazo de la homologación, sin perjuicio de las penalizaciones que pudiera imponer la Comisión Deportiva de la ADN interesada.

CAPÍTULO VIII CONCURSANTES Y PILOTOS

108. REGISTRO DE CONCURSANTES Y PILOTOS: Toda persona que desee obtener la condición de concursante o piloto, (según las definiciones dadas en los Arts. 44 y 45) deberá dirigir su petición de licencia a la ADN de su país (ver Art. 47).
Si el piloto inscribe el vehículo, tiene igualmente la condición de concursante y debe estar provisto de las dos licencias correspondientes (ver Art. 109).

109. EXPEDICIÓN DE LICENCIA: La ADN emitirá certificados de registro establecidos según un modelo aprobado por la FIA llevando el nombre de la ADN y llamados “licencia de pista”, “licencia de concursante” o “licencia de piloto” (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 Piloto

Cada ADN tiene facultad de expedir estas licencias, como se dice en el Art. 110.

Una ADN puede también expedir otras licencias nacionales de un modelo a su elección, puede 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. DERECHO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS: Cada ADN tiene el derecho de expedir licencias:

- 1° - A sus nacionales;
- 2° - A los nacionales de otros países representados en la FIA., de acuerdo con las siguientes condiciones estatutarias:
 - a - Que su ADN de origen acuerde previamente la emisión, la cual podrá solamente tener lugar una vez al año y en casos especiales.
 - b - Que esos puedan justificar ante la ADN de tutela (país de su pasaporte) , su certificado de residencia permanente en otro país.
 - c - Que su ADN original haya recuperado la licencia emitida originalmente.

Toda persona autorizada por su ADN para solicitar licencias a otra ADN no debe ser titular de ninguna licencia de su ADN 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 adopción, 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 de vuelta al cambiarla por esta licencia.

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

Una ADN puede también expedir una licencia a un extranjero perteneciente a un país aún no representado en la FIA. , pero bajo la reserva de informar inmediatamente a la FIA. de su intención de expedirla, haciendo conocer a la FIA. inmediatamente si hay o no razón para rechazarla. La ADN deberá avisar a la FIA de cada negativa o rechazo a una petición de esta naturaleza.

111. Un titular de licencia de una ADN que no sea su ADN tutora podrá participar con esta licencia

en pruebas llevadas a cabo en el país de su pasaporte, de acuerdo a las condiciones fijadas por la ADN tutora.

112. **NACIONALIDAD DE UN CONCURSANTE O PILOTO:** En lo que concierne a la aplicación del presente Código, todo concursante o piloto que haya obtenido su licencia de una ADN toma la nacionalidad de esta ADN durante la validez de esa licencia. Todo piloto, independientemente de la nacionalidad de su licencia, que participe en cualquier prueba de Campeonatos Mundiales de la FIA retendrá la nacionalidad de su pasaporte en todos los documentos oficiales, manifestaciones, comunicaciones y ceremonias de entrega de premios.
113. **RECHAZO DE LA LICENCIA:** Una ADN o la FIA, puede 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 VALIDEZ DE LAS LICENCIAS:** Las licencias son válidas hasta el 31 de Diciembre de cada año.
115. **DERECHOS PERCIBIDOS POR LAS LICENCIAS:** La ADN puede percibir un derecho por la expedición de una licencia anual, y este derecho deberá ser fijado cada año por la ADN con la aprobación de la FIA.
116. **VALIDEZ DE LAS LICENCIAS:** Una licencia de concursante o de piloto expedida por una ADN será válida en todos los países representados en la FIA y calificará al titular para inscribirse o conducir en todas las competencias organizadas bajo el control de la ADN que haya expedido la licencia, así como en todas las competiciones que figuren en el Calendario Deportivo Internacional, bajo las reservas previstas en los Arts. 70 y 74 concernientes a la aprobación de la ADN.
Además, para las competiciones reservadas, el titular deberá estar sometido a las condiciones estipuladas en el Reglamento Particular.
117. **PRESENTACIÓN DE LA LICENCIA:** Un concursante o piloto, inscripto en una prueba , deberá presentar su licencia, firmada por el titular, a petición de un Oficial cualificado de esta prueba.
118. **RETIRO 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 ha expedido la licencia.
Sin embargo, si la competición prohibida ha tenido lugar en un territorio dependiente de una ADN diferente de aquella que ha expedido las licencias, las dos ADN deberán ponerse de acuerdo sobre la duración de la suspensión. En caso de desacuerdo, la FIA, se pronunciará en última instancia.
119. **FICHA MÉDICA:** Todo piloto que quiera participar en pruebas internacionales, libres o simples, deben estar en condiciones de presentar, previo requerimiento, un Certificado de Aptitud Médico, de conformidad con lo prescripto en el Capítulo II del Anexo L del CDI.
120. **SEUDÓNIMO:** El empleo de un seudónimo debe ser objeto de una petición dirigida a la ADN que expida la licencia.
La licencia será en este caso establecida mencionando el seudónimo autorizado.
Un titular de licencia, desde el momento en que se encuentre inscripto 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 PILOTO:** En una competición distinta de una tentativa de récord no está permitido el cambio de piloto salvo que esté previsto en el Reglamento Particular (ver Art. 27). Después de la publicación del programa, el cambio así previsto no podrá autorizarse más que por uno de los Comisarios Deportivos de la competencia (ver Art. 141).
122. **NÚMEROS DISTINTIVOS:** En el curso de una competición cada vehículo debe llevar, en un lugar muy visible, uno o varios números o marcas conformes las prescripciones del Reglamento Particular (ver Art. 27).
123. **RESPONSABILIDAD COMÚN DEL CONCURSANTE Y DEL PILOTO:** El firmante de la inscripción (ver Arts. 68 y 69) será responsable de las conductas y de las omisiones de sus pilotos, mecánico o pasajeros; además, cada uno de estos últimos será igualmente responsable de toda infracción al presente Código o al Reglamento Nacional de la ADN involucrada.
124. **PROHIBICIÓN DE SUSTITUIR UNA COMPETICIÓN POR OTRA:** Todo concursante que, habiéndose inscripto, o todo piloto que, habiendo aceptado conducir en una competición internacional o nacional, no tome parte en ella y participe 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 involucrada. Si las dos competiciones tienen lugar en países diferentes, deberá haber un acuerdo, sobre la penalización a pronunciar, entre las dos ADN involucradas. Si estas dos ADN no se ponen 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 son aquellas que figuran en el Calendario Deportivo Internacional publicado en el Anuario de la FIA, o en los Boletines FIA. Todo concursante que se inscriba en una prueba no oficialmente reconocida será sancionado según lo previsto en el presente Código.

CAPÍTULO IX AUTOMÓVILES

126. **CLASIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES:** Para todas las competiciones distintas de las tentativas de récord, los vehículos se clasificarán, por una lado, por categoría de vehículos (vehículos de carrera, de sport, de gran turismo y de turismo) y, por el otro, según la cilindrada de su motor (ver Anexo B, artículo 199 y Anexo J, Art. 251 del CDI). Para las tentativas de récord se distinguirá entre vehículos de encendido electrónico, vehículos de encendido por compresión, vehículos de turbina (ver Anexo B, Art. 199, la clasificación por la cilindrada motor de los vehículos que efectúen una tentativa de récord).
127. **CONSTRUCCIONES PELIGROSAS:** Podrá excluirse por los Comisarios Deportivos de la competencia (ver Art. 141 y 145) un automóvil cuya construcción parezca presentar peligro.
128. **PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS:** En todos los vehículos que tomen parte de una competición se debe colocar una pantalla de protección eficaz entre el motor y el asiento del piloto 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 automóvil determinado:

Una ADN o la FIA. podrán suspender, excluir de una o más competiciones o descalificar un automóvil determinado como resultado que haya sido violado el presente Código o el Reglamento Deportivo Nacional, ya sea por el concursante, por el piloto, por el constructor del automóvil o su representante debidamente calificado.

- Una ADN podrá suspender o descalificar un automóvil determinado como resultado de que haya sido violado el presente Código o el Reglamento Deportivo Nacional, ya sea por el concursante, por el piloto, por el constructor del automóvil o el representante autorizado de éste.

Esta suspensión o esta descalificación, si es internacional, deberá ser puesta en conocimiento de la FIA, que deberá notificarla a todas las demás ADN

Estas últimas deberán rechazar la admisión del automóvil determinado, durante la duración de la penalización en toda competición regida por ellas.

En el caso que la decisión se tome por una ADN contra otro automóvil de otra ADN, esta decisión es susceptible de apelación ante la FIA. , la que juzgará en última instancia.

b) Suspensión o descalificación de una marca de automóviles:

Una ADN puede 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 autorizado.

Si la ADN desea hacer esta penalización aplicable internacionalmente o si desea 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.

El 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 pueden ponerse de acuerdo sobre el nombramiento del tercer miembro, éste será nombrado directamente por el Presidente de la FIA.

El Comité de Arbitraje notificará de inmediato el resultado a la FIA. Si el Comité de Arbitraje se expidiera en contra de la ADN que solicitó que la penalización fuera internacional, su decisión será susceptible de apelación ante el Tribunal de Apelación Internacional por la ADN que haya pedido la extensión.

En el caso 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, por intermedio de la ADN, del país al que pertenece la marca, en las condiciones previstas en los artículos 180 y siguientes.

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

130. PUBLICIDAD EN LOS AUTOMÓVILES: La publicidad en los automóviles es libre, las ADN deben prescribir las condiciones especiales aplicables para las pruebas organizadas bajo su control. El Reglamento Particular de una prueba debe mencionar estas condiciones especiales, así como cualquier otra prescripción de orden legal o administrativo existente en el país de la prueba.

131. PUBLICIDAD FALSA: El concursante o la firma que hace publicidad con ocasión de una competencia o de un récord debe indicar las condiciones generales y particulares de la

performance anunciada, la naturaleza de la competición o de récord, la categoría, la clase de vehículo y la posición o resultado obtenido.

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.

No se publicará la victoria de un Campeonato FIA., Copa FIA., Trofeo FIA. o Desafío FIA., antes de la finalización de la última prueba de este Campeonato, Copa, Trofeo o Desafío a menos que lleve las palabras: "sujeto a la publicación oficial de los resultados por la FIA."

Este reglamento también rige para una victoria en una prueba de un Campeonato FIA., Copa FIA., Trofeo FIA. o Desafío FIA.

La publicidad deberá llevar el logo de la FIA. específico para el Campeonato, Copa, Trofeo o Desafío en cuestión.

Toda infracción a este reglamento podrá implicar una penalización impuesta por la FIA. sobre cualquier concursante, constructor, piloto, ADN o compañía responsable de publicar la publicidad.

Toda reclamación o desacuerdo con motivo del nombre a atribuir a un vehículo que comprenda piezas suministrados por constructores diferentes, se someterá a un jurado nombrado por la ADN si estos constructores tienen todas sus instalaciones en el país de la ADN, o por la FIA si estos constructores son 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 haya.

CAPÍTULO X OFICIALES

132. LISTA DE OFICIALES: Se designan bajo el nombre de Oficiales y pueden ser ayudados por adjuntos.

- Los Comisarios Deportivos.
- El Director de Carrera
- El Director de la Prueba
- El Secretario de la competencia.
- Cronometristas.
- Comisarios Técnicos.
- Asistentes de Comisarios Técnicos.
- Comisarios de Boxes o Reaprovisionamiento.
- Comisarios de Ruta o Pista.
- Banderilleros.
- Jueces de llegada.
- Jueces de hecho (Veedores).
- Comisarios de Handicaps.
- Jueces de largada.

133. DERECHO DE INSPECCIÓN : Además de los Oficiales previstos en el artículo 132, cada ADN puede dar a los miembros de su Comisión Deportiva el derecho individual de vigilar a sus nacionales en todas las competencias organizadas por 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 una "competición" deberá haber por lo menos tres Comisarios Deportivos y un Director de Prueba; en el caso de competiciones en que el tiempo intervenga total o parcialmente deberá haber uno o varios cronometristas.

Los Comisarios Deportivos ofician como un cuerpo bajo la autoridad de un Presidente expresamente designado en el Reglamento Particular. El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos es, en particular, responsable de planificar el evento y asegurar que el orden sea respetado.

El es también responsable por el establecimiento del orden del día o agenda y de planificar todas las actas de la competencia. En el caso de empate de votos, la voz del Presidente tendrá preponderancia.

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

El Director de la Prueba estará en estrecho contacto con el Presidente del panel en todo momento de la competencia a fin de asegurar un claro desarrollo del evento.

- b) Director de la Prueba: Puede designarse un Director de la 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 organiza o que expide el permiso para la competencia. Los demás Oficiales se nombrarán por, los organizadores bajo reserva de aprobación de la ADN interesada.
- 136. **CUALIDADES REQUERIDAS:** Los Cronometristas, Comisarios Técnicos, Asistentes de Comisarios Técnicos, y Comisarios de Handicap, deberán ser elegidos entre las personas calificadas para estas funciones y de los cuales la ADN publicará cada año la lista.
No deberán tener ninguna relación con un comercio o con una industria que puede aprovecharse directa o indirectamente de los resultados de la competición.
- 137. **ACUMULACIÓN DE FUNCIONES:** En una “competencia” la misma persona podrá, por decisión de los organizadores, asumir varias de las funciones indicadas en el Art. 136 con la condición 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 nombrado.
Le está prohibido concursar en toda competencia de un “campeonato” en el que ejerza una función oficial.
- 139. **RETRIBUCIÓN DE LOS OFICIALES:** 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:** Como norma general los Comisarios Deportivos no serán responsables de la organización de la competencia y no deberán tener ninguna función ejecutiva referente a esta “competencia”.
No incurrirán, pues, en razón de sus funciones, en ninguna responsabilidad, excepto ante la Autoridad Deportiva Nacional de la que ellos dependen.
Excepcionalmente y sólo en el caso de que el “meeting” se organice directamente por la ADN, los Comisarios Deportivos de tal “meeting” podrán combinar sus funciones con las de los organizadores.
Los Comisarios Deportivos deberán, tan pronto como sea posible, después del fin de la competencia, firmar y enviar a la ADN un informe final dando los resultados de cada

competición, así como los detalles de las reclamaciones presentadas o las exclusiones pronunciadas, añadiendo a él su opinión con respecto a la decisión a tomar eventualmente para una suspensión o una descalificación.

En un campeonato que comprenda varias competiciones puede haber para cada una de ellas Comisarios Deportivos diferentes.

- 141. PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS:** Los Comisarios Deportivos tendrán una autoridad absoluta para hacer respetar el presente Código, los Reglamentos Nacionales y Particulares así como los programas y juzgarán todas las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de la competencia, bajo reserva de los derechos de apelación previstos en el presente Código (ver Cap. XIII).

En particular podrán:

- Decidirán las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y los reglamentos.
- Aportarán a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares (ver Art. 66).
- Modificarán la composición y el número de las series (ver Art. 96).
- Autorizarán una nueva salida en caso de empates (ver Art. 97).
- Autorizarán cambios de pilotos (ver Art. 121).
- Aceptarán o no las rectificaciones propuestas por los jueces de hechos (ver Art. 149 g).
- Imponer multas (ver Art. 154).
- Podrán pronunciar exclusiones (ver Art. 168).
- Podrán aportar, si es necesario, modificaciones a la clasificación (ver Art. 168).
- Podrán impedir participar a todo piloto (o todo automóvil) que consideraran o que les fuera señalado por el Director de Carrera como posible causa de peligro (ver Art. 127).
- Podrán excluir de una competencia determinada o por toda la duración del evento a todo concursante o piloto que consideren o que le sea señalado por el Director de Carrera o el Comité de Organización como no calificado para tomar parte en ella o que juzguen culpable de conducta incorrecta o de maniobra fraudulenta; además, podrán exigir, si éste se rehúsa obedecer una orden de un Oficial responsable, que abandone el terreno del recorrido o sus anexos.
- Podrán aplazar una competición en caso de fuerza mayor o por razones imperiosas de seguridad.
- Podrán aportar al programa, en lo concerniente a la posición de las líneas de salida y llegada, o cualquier otra cuestión, las modificaciones que fuesen solicitadas por el Director de la Prueba o el organizador para conseguir una mayor seguridad de los concursantes y del público.
- Podrán designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos sobre todo si hubiese lugar a asegurar la presencia de los tres Comisarios Deportivos indispensables.
- Podrán tomar la decisión de detener una carrera.
- Además, para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges, en las que oficie un Director de la Prueba, podrán ser asistidos por el Director de la Prueba para imponer las sanciones descriptas anteriormente.

- 142. DEBERES DEL DIRECTOR DE CARRERA:** El Director de Carrera puede ser al mismo tiempo Secretario del “evento” y puede hacerse ayudar por adjuntos.

En un “campeonato” que comprenda varias competiciones puede haber en cada una de ellas, un Director de Carrera diferente.

El Director de Carrera es responsable de conducir el evento conforme al programa oficial.

En particular deberá:

- Asegurar el orden en el terreno del recorrido, en colaboración con las Autoridades

Militares y Policiales 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 todas las informaciones necesarias para cumplir sus funciones.
- Vigilar a los concursantes y a sus automóviles e impedir a todo concursante o piloto excluido, suspendido o descalificado tomar parte en las competiciones para las cuales no está habilitado.
- Asegurarse de que cada automóvil y, si hay lugar, cada concursante es portador de los números distintivos correspondientes a los del programa.
- Asegurarse de que cada automóvil sea conducido por el piloto designado.
- Agrupar a 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 es necesario, dar la largada.
- Presentar a los Comisarios Deportivos toda proposición relativa a cambios de programa y a faltas, infracciones o reclamaciones de un concursante.
- Recibir estas reclamaciones y transmitir las sin retraso a los Comisarios Deportivos que decidirán la solución a dar.
- Reunir las actas de los Cronometristas, 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 de la competencia, en lo concerniente a la o las competiciones de las que se ha ocupado, los elementos del informe final definido en el Art. 140 y someterlo a la aprobación de los Comisarios Deportivos.

143. DEBERES DEL SECRETARIO DEL “MEETING”: El Secretario de la competencia es responsable de la organización material de la misma y de los anunciados que se realicen con ella.

Debe asegurarse de que los diferentes Oficiales estén al corriente de sus atribuciones respectivas y de que estén provistos de los elementos necesarios.

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

144. DEBERES DE LOS CRONOMETRISTAS: Los principales deberes de los cronometristas son:

- A la apertura del “meeting”, ponerse a disposición del Director de Carrera, que les dará, si es preciso, las instrucciones necesarias.
- Dar las largadas, si reciben la orden de ello del Director de Carrera.
- No emplear para el cronometraje, más que los aparatos aceptados por la ADN o, si se trata de récord donde es necesario cronometrar a la centésima de segundo, aparatos aprobados por la FIA.
- Establecer los tiempos empleados por cada participante para cubrir el recorrido.
- Realizar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas y enviarlas acompañadas de todos los documentos necesarios, ya sea al Director de Carrera si se trata de una “competencia”, ya sea a la ADN si se trata de una tentativa de récord o de una prueba.
- Dirigir, a petición, sus hojas originales de cronometraje, ya sea a los Comisarios Deportivos o 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 concernientes a los órganos mecánicos de los automóviles. Deberán:

- Ejercer su control, ya sea antes del evento a petición de la ADN, del Comité de Organización, o durante el evento a petición del Director de Carrera.
- Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la ADN
- No comunicar ninguna información oficial más que 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 la Autoridad anteriormente designada que le haya dado la orden de elaborarlas.

- 146. DEBERES DE LOS ASISTENTES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS:** Los controladores están encargados de todas las verificaciones concernientes al peso de los automóviles, las dimensiones de su carrocería y de sus accesorios, así como de los documentos concernientes a los concursantes y pilotos (licencias, permiso de conducir, seguros, etc.).

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

Los controladores deberán:

- Ejercer sus funciones, ya sea antes de la competencia a petición de la ADN o del Comité de Organización, o durante la competencia a petición del Director de Carrera, con exclusión de cualquier otro.
- Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la ADN
- No comunicar ninguna información oficial más que a la ADN, al Comité de Organización, a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, a exclusión de cualesquiera otro.
- Establecer y firmar, bajo su exclusiva responsabilidad, sus actas y remitirlas a la Autoridad anteriormente designada que le haya dado la orden de llevarlas a cabo.

- 147. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE BOXES O REAPROVISIONAMIENTO:** Los Comisarios de Boxes están encargados de vigilar todas las operaciones de reaprovisionamiento de los automóviles durante una Competición y de hacer respetar las prescripciones correspondientes del Reglamento Particular.

Están bajo las órdenes del Director de Carrera, al cual deben señalar inmediatamente toda infracción cometida por un concursante o un piloto. Al final de cada competición deben 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 PISTA/RUTA Y BANDERILLEROS:** Los Comisarios de Pista/Ruta ocupan a lo largo del recorrido, los puestos que le son asignados por el Director de Carrera o el Comité de Organización. Desde la apertura de un evento cada jefe de puesto está bajo las ordenes del Director de Carrera, el cual debe 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 de la cual su puesto tiene la vigilancia.

Los Banderilleros están especialmente encargados de la maniobra de las banderas de señalización (ver Anexo H del CDI). Pueden ser al mismo tiempo Comisarios de Pista/Ruta.

Al final de cada competición cada Jefe de puesto debe remitir al Director de Carrera un informe escrito sobre los incidentes comprobados por él.

Durante las competiciones, y salvo orden contraria del Director de Carrera, los Comisarios de Ruta deberán, en la medida de lo posible, indicar 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 trata de un circuito cerrado.

- 149. DEBERES DE LOS JUECES:**

a) JUEZ DE LARGADA (ver Art. 95).

- b) **JUEZ DE LLEGADA** – En las competiciones que haya que decidir el orden en el cual 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 las 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 Particular, los Jueces de hechos tomarán una o varias de estas decisiones.
El nombre de los Jueces de hechos responsables de estas decisiones debe aparecer en el tablero de anuncios oficiales.
- d) **JUECES ADJUNTOS** – Podrá ser nombrado por cada Juez, un Juez adjunto para ayudarlo o, en el caso de necesidad absoluta, para reemplazarle; pero, en caso de desacuerdo entre ellos, la decisión definitiva será tomada por el Juez titular.
- e) **SISTEMAS DE VIDEO O ELECTRÓNICOS.** Los Comisarios Deportivos podrán usar sistemas de video o electrónicos para facilitar su decisión. Los Comisarios Deportivos podrán invalidar a los Jueces de hechos.
- 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 están encargados oficialmente. Las decisiones de esos Jueces son finales, pero no inciden en la clasificación oficial por si solas, ya que son independientes de las condiciones en las que los concursantes han empleado el recorrido.
- g) **ERRORES** – Si un Juez estima haber cometido un error, podrá rectificarlo, sometiendo esta rectificación a la aceptación de los Comisarios Deportivos.
- h) **HECHOS DE JUZGAR** – El Reglamento Particular de la competencia deberá indicar cuáles son los hechos que deberán juzgar los Jueces de hechos. Ver apartado “C)” anterior.
- i) **ACTAS** – Al final del “evento” cada Juez deberá dirigir al Director de Carrera un acta de sus declaraciones.

150. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE HANDICAP: Los Comisarios de Hándicap deben, después del cierre de las inscripciones, preparar los handicaps según las estipulaciones del Reglamento Particular, no debiendo dejar de indicar si uno de los handicaps debería ser modificado por razón de un resultado obtenido en una competición precedente.

CAPÍTULO XI PENALIDADES

151. INFRACCIONES A LOS REGLAMENTOS: Se considerarán infracciones a los reglamentos, además de los casos que están previstos precedentemente:

- a) Toda corrupción o intento de corrupción directa o indirecta sobre toda 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 corruptiva, 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 autorizado.
- c) Todo procedimiento fraudulento o maniobra desleal que perjudique los intereses de las competiciones o los intereses del deporte automovilístico.

152. PENALIZACIONES: Todas las infracciones al C.D.I o sus Anexos, a los reglamentos nacionales o sus Anexos o a cualquier Reglamento Particular cometidas por los organizadores, oficiales, concursantes, pilotos u otras personas u organizaciones, podrán ser penalizadas o

multadas.

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

Las decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos serán inmediatamente ejecutadas, 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 más 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 (seguridad o irregularidades en la inscripción), 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 solo podrán participar en la entrega de premios o en la ceremonia del podio, y figurar en la clasificación final oficial de la prueba, en el puesto que le correspondería tras la aplicación de la penalización impuesta, sin perjuicio que sus derechos sean reestablecidos por el Tribunal de apelación.

Las penalizaciones de “Stop and Go” y la de “Penalización Boxes”, así como ciertas penalizaciones, expresamente estipuladas en los reglamentos de los Campeonatos FIA, no son susceptibles de apelación.

En materia de lucha Anti-Doping, las Autoridades Deportivas Nacionales, adoptarán las sanciones previstas en la reglamentación anti-doping en el art. 4, Capítulo II del Anexo “L” de este Código.

Asimismo e independientemente de las prescripciones de los siguientes Artículos, la FIA puede ante la propuesta e informe de su observador o ante el informe conjunto de los dos Comisarios Internacionales de la prueba designados por ella, aplicar una penalización que reemplazará a cualquier penalización que pudiera haber sido impuesta por los Comisarios Deportivos de la prueba sobre cualquier de las partes antes mencionadas. En este caso, la Autoridad Deportiva Nacional correspondiente no podrá negarse a efectuar una apelación ante el Corte de Apelación Internacional en nombre de la parte en cuestión.

Por otra parte los Comisarios Deportivos en los Campeonatos del Mundo de la FIA., podrán decidir para estos Campeonatos, las siguientes penalizaciones aplicables a los Concursantes y a los pilotos:

Suspensión por más de una carrera, multas, retiro de los puntos del Campeonato.

Los puntos no deberán deducirse por separado para pilotos y concursantes, salvo en circunstancias excepcionales. Estas penas podrán, cuando se apliquen, ser acumuladas o aplicadas con suspensión de la sentencia.

153. ESCALA DE PENALIZACIONES: Las penalizaciones que pueden ser aplicadas serán las siguientes, por orden de severidad creciente:

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

La penalización en tiempo significa una penalidad expresada en minutos y/o segundos.

Cada una de estas penalizaciones puede aplicarse tras el informe correspondiente y si se trata 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 Mundial de Rallies de la FIA, una penalidad consistente en el retiro de los puntos sobre todo el Campeonato, podrá

ser aplicada.

- 154. MULTAS:** Se pueden aplicar multas a los concursantes, así como a los pilotos, asistentes o pasajeros que no se atengan a las prescripciones de los Reglamentos o las órdenes de los Oficiales de un “meeting” (ver Art. 132).
Las multas pueden aplicarse por cada ADN y por los Comisarios Deportivos. Sin embargo, cuando estas multas son pronunciadas por los Comisarios Deportivos no podrán exceder de una cierta cantidad que se fijará cada año por la FIA. Además, deberán aplicarse en virtud de una decisión tomada por el conjunto de los Comisarios Deportivos y no por uno solo de ellos.
- 155. IMPORTE MAXIMO DE LAS MULTAS QUE PUEDEN APLICAR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN UNA PRUEBA:** Hasta nuevo aviso, publicado aquí o en el Boletín Oficial, la multa máxima que se aplicará será de u\$s 50.000 dólares.
- 156. RESPONSABLE DE LAS MULTAS:** Los concursantes son responsables de las multas aplicadas a sus pilotos, asistentes, pasajeros, etc.
- 157. PLAZO DE PAGO DE LAS MULTAS:** Las multas deberán pagarse dentro de las 48 Hs. de notificadas.
Cualquier atraso en efectuar el pago podrá corresponder una suspensión durante el período que permanezca impaga.
El producto de las multas se usará para la promoción y la organización de los eventos del Campeonato. Este mismo texto se aplicará para las multas nacionales.
Las multas aplicadas durante una competencia de un Campeonato de la FIA. deben pagarse a la FIA..
- 158. EXCLUSION:** La exclusión puede pronunciarse por los Comisarios Deportivos en las condiciones previstas en el artículo 141. Impide a quien sea objeto de ella tomar parte en una o varias competiciones de un evento. En cualquier caso, trae consigo la pérdida del derecho de inscripción, que queda en posesión de los organizadores.
- 159. SUSPENSION:** Salvo lo dispuesto en los Artículos 152 y 183, la suspensión no se puede pronunciar más que por una A.D.N por una falta grave.
Mientras rige, la suspensión suprime el derecho de tomar parte, con cualquier título, en toda competición organizada, ya sea en el territorio de la A.D.N que la ha pronunciado, ya sea en todos los territorios sometidos a la legislación de la FIA según que la suspensión sea nacional o internacional (ver Art. 161, salvo casos previstos en los Arts. 170 y 182).
La suspensión entraña la anulación de las inscripciones contraídas anteriormente para las competiciones que deban tener lugar durante el periodo de esta suspensión. Entraña igualmente la pérdida de los derechos de inscripción relativos a estas competiciones.
- 160. RETIRO DE LA LICENCIA:**
- a) **Suspensión Nacional** – Todo concursante o piloto, suspendido nacionalmente, está obligado a remitir su licencia a la A.D.N, que indicará en la licencia, de manera bien visible, la mención: “No valedera para...” (nombre del país).
Expirado el período para la cual fue pronunciada la suspensión nacional, la licencia así marcada se cambiará por una licencia normal.
 - b) **Suspensión Internacional** – Todo concursante o piloto suspendido internacionalmente, está obligado a remitir su licencia a su ADN, que no se la devolverá hasta la expiración del periodo por el cual se haya pronunciado la suspensión internacional. En ambos casos, todo retraso en la entrega de la licencia a la A.D.N, se añadirá al tiempo de la suspensión.

- 161. EFECTOS DE LA SUSPENSION:** La suspensión pronunciada por una ADN se limitará, a sus efectos, al territorio de la citada ADN
Si la ADN lo desea, puede hacer esta penalización internacional, para lo cual deberá notificar sin retraso al Secretario de la FIA, que la llevará a conocimiento de todas las demás ADN y la penalización será efectiva.
- 162. DESCALIFICACION:** La descalificación suprime definitivamente, para el que es objeto de ella, el derecho de tomar parte, con cualquier título, en toda competición salvo los casos previstos en los artículos 170, 182 y 183
La descalificación no puede pronunciarse más que por una ADN y por una falta de una gravedad excepcional.
Tiene como consecuencia la anulación de las inscripciones contraídas anteriormente por la persona descalificada, con pérdida de los derechos de inscripción.
- 163. EFECTOS DE LA DESCALIFICACION:** La descalificación será siempre internacional. Se notificará a todas las ADN y se registrará por ellas en las condiciones previstas para la suspensión internacional en el artículo 161.
- 164. NOTIFICACION DE LAS PENALIZACIONES A FEDERACIONES DEPORTIVAS INTERNACIONALES:** Una suspensión cuando es aplicable internacionalmente y una descalificación, serán notificadas a las Federaciones Internacionales designadas por la FIA. y que hayan aceptado a título de reciprocidad aplicar las penalidades pronunciadas por la FIA.
Toda suspensión o descalificación comunicada a la FIA. por una cualquiera de las susodichas Federaciones, se aplicará en la misma medida por la FIA.
- 165. COMUNICACIÓN DE LOS MOTIVOS DE LAS SUSPENSIONES Y DESCALIFICACIONES:** Al notificarse a la persona afectada por la sanción, y al Secretario de la FIA. las suspensiones o las descalificaciones, las ADN están obligadas a hacer saber los motivos por los cuales se hayan impuesto estas sanciones.
- 166. SUSPENSION O DESCALIFICACION DE UN AUTOMOVIL:** Puede extenderse ya sea a un automóvil determinado, ya sea a una marca de automóviles, en las condiciones previstas en el artículo 129.
- 167. PERDIDA DE LAS RECOMPENSAS:** Todo concursante que sea excluido, suspendido o descalificado con ocasión de una competición pierde todo derecho a la obtención de una recompensa concedida en el curso de dicha competición.
- 168. MODIFICACIONES EN LA CLASIFICACION 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. PUBLICACION DE LAS PENALIDADES:** 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 automóvil que han sido objeto de la penalización. Las personas encausadas no podrán, bajo pena de descalificación, valerse de esta publicación para intentar procedimientos judiciales contra la FIA o la ADN interesada, o contra cualquier persona que haya hecho dicha publicación.

- 170. REDUCCION DE PENALIDADES:** Una ADN tiene el derecho de reducir la parte de la pena de suspensión que quede por cumplir o de levantar la descalificación, en las condiciones que determine.

CAPÍTULO XII RECLAMACIONES

- 171. DERECHO DE RECLAMACIONES:** El derecho de reclamaciones sólo corresponde a los concursantes; sin embargo, los oficiales siempre pueden actuar de Oficio, en el caso en que no se les presente reclamación alguna. Un concursante que desee presentar una reclamación contra más de un concursante deberá formular tantas reclamaciones como concursantes involucrados haya en la acción correspondiente.
- 172. PRESENTACION DE LA RECLAMACION:** Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y acompañada de una caución cuyo importe se fijará cada año por la ADN, y que sólo será reembolsada si se ha reconocido el fundamento de la reclamación.
- 173. DIRECCION DE LAS RECLAMACIONES:** Las reclamaciones relacionadas con una competición deben dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto, si existe.
A falta del Director de Carrera o 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 RECLAMACION:**
- a) Las reclamaciones contra la inscripción de los concursantes o de los pilotos o contra la distancia anunciada para un recorrido, deben presentarse a más tardar dos horas después del cierre del control de verificación.
Si este control tiene lugar en un país extranjero al del organizador, cualquier representante de la ADN está habilitado para recibir la reclamación y transmitirla con urgencia a los Comisarios Deportivos de la prueba con opinión razonada si lo juzga útil.
 - b) Las reclamaciones contra un handicap, contra la composición de las series, deben presentarse hasta una hora antes de la largada de la competencia.
 - c) Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o su ayudante en el pesaje se deben presentar por el concursante interesado inmediatamente después de su resolución.
 - 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 deben presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos de la competencia, a más tardar 30 minutos después de la publicación oficial 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 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 como estaba previsto, estarán obligados a hacer colocar, en el lugar y a la hora fijados, indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras en lo concerniente al anuncio oficial de la clasificación.
 - e) Todas las reclamaciones antes consideradas se juzgan con urgencia por los Comisarios Deportivos del evento y se tendrá en cuenta la opinión del Director de Carrera. En caso de falta de unanimidad de votos entre los Comisarios Deportivos de la prueba, el voto del presidente de los Comisarios Deportivos del evento será preponderante.

- 175. CONVOCATORIA:** La citación del reclamante y de toda persona contra la cual va dirigida la reclamación tendrá lugar lo antes posible después de la presentación de la reclamación.
Las partes en cuestión deberán ser convocadas en consecuencia y podrán hacerse acompañar por testigos. Los Comisarios Deportivos deberán asegurarse que las partes en cuestión hayan recibido personalmente la convocatoria.
En ausencia de una parte en cuestión, o de sus testigos, la resolución se podrá tomar igualmente. Si el juicio no pudiera realizarse inmediatamente después de la citación de las partes en cuestión, estas últimas podrán ser informadas del lugar y de la hora en que se celebrará el juicio.
- 176. RECLAMACIONES INADMISIBLES:** Son 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 se aceptará una reclamación única, si va dirigida contra más de un concursante.
- 177. PUBLICACION DE LA CLASIFICACION Y DISTRIBUCION DE LOS PREMIOS:** La entrega de premios no comenzará hasta haber transcurrido media hora como mínimo luego de la publicación oficial de los resultados.
Un premio ganado por un concursante que se encuentra bajo el efecto de una reclamación debe retenerse hasta que se haya decidido definitivamente esta reclamación.
Además, toda reclamación cuyo resultado es susceptible de modificar la clasificación obliga a los organizadores a publicar solamente una clasificación provisional y a retener todos los premios hasta la proclamación del juicio definitivo, (incluidas las apelaciones previas en el Capítulo XIII).
Sin embargo, en el caso que la reclamación no afectase mas que a 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, con sujeción a las condiciones de apelación previstas en el presente Código, pero ni los Comisarios Deportivos, ni la ADN tendrán derecho a decidir que sea comenzada de nuevo una competición (ver Art.97).
- 179. RECLAMACION SIN FUNDAMENTO:** Si la reclamación es rechazada o si es retirada luego de presentada, no se devolverá ninguna parte de la caución. Si se juzga con fundamento parcial, la caución podrá ser restituida en parte y en su totalidad si se retiene la reclamación.
Además, si se reconoce que el autor de la reclamación actúa de mala fe, la ADN podrá aplicarle una de las penalizaciones previstas en el presente Código.
- 179b) Derecho de revisión:** Si, en las competencias que forman parte de un Campeonato FIA., se descubre un nuevo elemento, independientemente del hecho de que los Comisarios Deportivos de la prueba se hayan expedido al respecto, dichos Comisarios Deportivos – o en su defecto los designados por la FIA.- deberán reunirse en una fecha acordada entre sí convocando a la parte o partes involucradas a escuchar cualquier explicación pertinente y expresar su juicio a la luz de los hechos y los elementos presentados.
El derecho de apelación contra esta nueva decisión se limita a la parte o partes involucradas de acuerdo con el último apartado del Artículo 180 y los siguientes Artículos de este Código.
En caso que la primera decisión ya haya sido objeto de una apelación ante el Tribunal de Apelación Nacional o ante el Tribunal de Apelación Internacional, o sucesivamente ante ambos tribunales, se someterá legítimamente el caso a estos tribunales para la posible revisión de su decisión previa.

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

CAPÍTULO XIII APELACIONES

- 180. JURISDICCION:** Cada ADN por medio del Tribunal de Apelación Nacional en el artículo 181, constituye para sus propios licenciados el tribunal de última instancia encargado de resolver definitivamente cualquier desavenencia que haya surgido entre sus propios licenciados en su territorio a propósito del deporte automovilístico nacional.
- Respecto de cualquier diferencia que implique a un licenciado extranjero o a una de las personas mencionadas en el primer párrafo del Artículo 152, de nacionalidad extranjera, el Tribunal de Apelación Nacional constituye un tribunal cuyas decisiones pueden ser apeladas ante el Tribunal Internacional de Apelación.
- El tribunal deportivo competente para conocer de las apelaciones que se interpongan en el marco de pruebas cuyo recorrido atraviesen el territorio de varios países, será el de la ADN que haya formulado la solicitud de inscripción de la prueba en el Calendario Internacional.
- Se pueden someter apelaciones al Tribunal Internacional de Apelación en respeto de las reglas de competencia 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 APELACION:** Todo concursante, cualquiera sea su nacionalidad, tiene el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas o las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de una competencia ante la ADN del país en que haya sido tomada la decisión. Debe notificar, bajo pena de pérdida de su derecho, a los Comisarios Deportivos del evento, por escrito y en la hora siguiente a la publicación, su intención de apelar esta decisión. (Para la forma de apelación y los plazos de apelación ver Arts. 183. El plazo de interposición de la apelación ante la ADN, caduca a los dos días a contar desde la fecha de la 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 Art. 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 APELACION NACIONAL:** Toda petición de apelación ante una ADN deberá hacerse por escrito y ser firmada por su autor o el representante calificado de este último.

La apelación ante la ADN debe acompañarse de una caución en dinero cuyo importe será establecido cada año por la ADN Esta caución es 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 con fundamento parcial, la caución podrá ser restituida en parte y en su totalidad si se retiene la reclamación.

Además, si se reconoce que el autor de la reclamación actúa de mala fe, la ADN podrá aplicarle

184. SUPRIMIDO.

185. SUPRIMIDO.

186. SUPRIMIDO.

187. SUPRIMIDO.

188. SUPRIMIDO.

196 JUICIO: El Tribunal de Apelación Nacional podrá fallar que la decisión contra la cual se ha apelado sea anulada, y en su caso, la penalización disminuida o aumentada, pero no tendrá el derecho de decidir que se comience de nuevo una competición. Las decisiones del Tribunal de Apelación deberá ser motivadas.

190. COSTAS: Al decidir sobre los recursos que le son presentados, los Tribunales Nacionales de Apelación o el Tribunal de Apelación Internacional, decidirán, en función de la resolución, determinar las costas que serán calculadas por sus secretarías de acuerdo a los gastos ocasionados por la instrucción del caso y la reunión del Tribunal. Las costas estarán constituidas sólo por estos gastos, con exclusión de los gastos u honorarios de defensa soportados por las partes.

191. PUBLICACION DEL JUICIO: La FIA., o cada ADN, tiene el derecho de hacer publicar la resolución de una apelación, indicando los nombres de las personas involucradas.

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

191.b: 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.

CAPÍTULO XIV APLICACIÓN DEL CÓDIGO

192. INTERPRETACION NACIONAL DE LOS REGLAMENTOS: Cada ADN poseedora de los poderes deportivos (ver Arts. 5 y 10) decidirá sobre toda cuestión surgida en su territorio y relativa a la interpretación del presente Código o sus reglamentos nacionales, 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 A.D.N:** Cada ADN poseedora de los poderes deportivos (ver Arts 5 y 10) designará una Comisión Deportiva que se encargará, por delegación, del ejercicio de las funciones y poderes dados a la ADN en el presente Código.
Sin embargo, cada ADN poseedora de los poderes deportivos podrá reservarse el derecho de aprobar ciertas decisiones de su Comisión Deportiva, sobre todo lo concerniente al establecimiento del Calendario Nacional Anual.
- 194. MODIFICACION AL CODIGO:** La FIA. se reserva el derecho de aportar en cualquier momento modificaciones al presente Código, y de revisar periódicamente sus Anexos.
- 195. COMUNICACIONES - AVISOS:** Todas las comunicaciones que en virtud del presente Código una ADN tenga que hacer 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. INTERPRETACION INTERNACIONAL DEL CODIGO:** 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.

CAPÍTULO XV METODO DE ESTABILIZACIÓN DE LAS DECISIONES DE LA FIA.

La FIA. impone el siguiente reglamento:

- 198.** Cada año, después de la reunión de primavera de la FIA, ésta publicará la lista de los campeonatos y de las pruebas puntuables para éstos. Si posteriormente se retirase una prueba cualquiera, perderá su carácter 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 otros campeonatos que la Fórmulas 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 previo aviso.
- 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 entrarán en vigor antes del 1° de enero siguiente a su publicación.
- 201. SUPRIMIDO.**

CAPITULO XVI

CUESTION COMERCIAL UNIDA CON EL DEPORTE AUTOMOVILISTICO

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**

CAPITULO XVII

REGLAMENTO RELATIVO A LOS NUMEROS 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 del 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 capot delantero, visible por delante.

Para lo monoplazas y vehículos antiguos:

- a) La altura mínima de las cifras será de 23 cm. y el ancho del trazo de 4 cm.
- b) El fondo blanco tendrá al menos 45 cm. de ancho y 33 cm. de alto.

Para los demás vehículos:

- a) La altura mínima de las cifras será de 28 cm. y el ancho del trazo de 5 cm.
 - b) El fondo blanco tendrá al menos 50 cm. de ancho y 38 cm. de alto.
208. Sobre los guardabarros delanteros figurará la reproducción de la bandera nacional del o de los pilotos que conduzcan los vehículos 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 5cm. en ningún sitio.
209. Por encima o por debajo del fondo blanco, se dejará una superficie que abarque el ancho 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 los tres números de competición (los vehículos pueden tener un máximo de cuatro 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 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 como vienen de origen (así como el número del chasis).