



REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO VASCO DE MONTAÑA

INDICE

Artículo 1.-	Organización
Artículo 2.-	Aspirantes
Artículo 3.-	Vehículos admitidos
Artículo 4.-	Seguros
Artículo 5.-	Números y publicidad
Artículo 6.-	Carburante
Artículo 7.-	Pruebas puntuables
Artículo 8.-	Reglamento particular
Artículo 9.-	Oficiales
Artículo 10.-	Recorrido
Artículo 11.-	Inscripciones
Artículo 12.-	Reconocimientos
Artículo 13.-	Verificaciones administrativas
Artículo 14.-	Verificaciones técnicas previas
Artículo 15.-	Señalización
Artículo 16.-	Comportamiento sobre la pista
Artículo 17.-	Vehículos de seguridad y de intervención
Artículo 18.-	Procedimiento de salida
Artículo 19.-	Entrenamientos
Artículo 20.-	Carrera
Artículo 21.-	Procedimiento de llegada
Artículo 22.-	Parques
Artículo 23.-	Verificación final
Artículo 24.-	Clasificaciones
Artículo 25.-	Reclamaciones y apelaciones
Artículo 26.-	Premios y trofeos
Artículo 27.-	Atribución de puntos
Artículo 28.-	Actas e informe final
Artículo 29.-	Resultados a descontar
Anexo 1	Resumen de penalizaciones
Anexo 2	La seguridad en las pruebas de montaña
Anexo 3	Números de competición
Anexo 4	Trofeo de Euskadi de Vehículos Históricos

ARTICULO 1. ORGANIZACION

1.1. La Federación Vasca de Automovilismo establece los siguientes Campeonatos y Trofeos basados en el Campeonato Vasco de Montaña de Turismos:

- CAMPEONATO VASCO DE MONTAÑA PARA PILOTOS DE TURISMO
- TROFEO VASCO DE MONTAÑA JUNIOR
- TROFEO VASCO DE MONTAÑA PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS

1.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán los siguientes:

- a) Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenger Vascos.
- b) Reglamento Deportivo del Campeonato Vasco de Montaña de Turismos
- c) Reglamento Técnico del Campeonato Vasco de Montaña
- d) Reglamento Particular de la Prueba

Toda contradicción de uno de estos documentos con alguno que lo anteceda hará prevalecer lo indicado en el de rango superior.

1.3. El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento reclamaciones y apelaciones.

ARTICULO 2. ASPIRANTES Y LICENCIAS

2.1. El Campeonato Vasco de Conductores de Montaña y los Trofeos detallados en el artículo 1 estarán abiertos a los deportistas con licencias expedidas por la EAF-FVA., según se detalla:

- Campeonato Vasco de Conductores de Montaña: conductores que formalicen su inscripción en la prueba como primer conductor.
- Trofeo Vasco Júnior de Conductores de Montaña: conductores vascos que no superen los 25 años en la temporada en curso, que no se hayan clasificado entre los 3 primeros de algún Campeonato de Montaña o 1º de Copa, Trofeo o Challenge Vasco de Montaña o superior.

Para poder optar a un título oficial de los campeonatos, copas, trofeos o challenger vascos es imprescindible el estar en posesión de una licencia de concursante expedida por la EAF-FVA y de una licencia de deportista expedida por la EAF-FVA.

Asimismo, serán admitidos a participar, pero no puntuarán ni bloquearán puntuaciones, todos los deportistas en posesión de una licencia expedida por cualquier ADN convenida por la EAF-FVA.

ARTICULO 3. VEHICULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos será lo establecido en el Reglamento Técnico de Montaña. Se dividirán en dos categorías

- Categoría 1 (antes denominada Turismos)
- Categoría 2 (antes denominada Monoplazas)

ARTICULO 4. SEGUROS

- 4.1. La EAF-FVA contratará una póliza de seguro, garantizando los riesgos siguientes:
1. La Responsabilidad Civil Obligatoria, de acuerdo con lo estipulado en las disposiciones vigentes.
 2. El pago de aquellas sumas de las que resulten responsables por accidente o incendios causados por los automóviles que tomen parte en la Prueba, hasta una cuantía de la Responsabilidad Civil, por el importe que apruebe Tráfico de Gobierno Vasco accidente.
 3. En caso de accidente, el concursante o su representante tiene que comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo, o en su defecto al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos y los daños causados.
 4. Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los organizadores y los conductores titulares, quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la EAF-FVA. Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.
 5. Independientemente de dicho seguro de Responsabilidad Civil, los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.

ARTICULO 5. NUMEROS Y PUBLICIDAD

- 5.1. La Organización entregará a cada participante un juego de dos números, según lo estipulado en el Anexo 3 del presente reglamento.
- 5.2. Los números deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar.
- 5.3. La ausencia de uno de los números de competición entrañará una penalización en metálico.
- 5.4. La ausencia de los dos números de competición entrañará la descalificación de la prueba.
- 5.5. Publicidad: Será de obligado cumplimiento lo especificado en el Art. 7 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos.
- 5.6. Los números serán asignados en el mismo orden inverso de salida. El último número en salir será el número más Bajo.
- 5.7. Será obligatorio desmontar o bien tapar la matrícula del vehículo si la tuviere.

ARTICULO 6. CARBURANTE

El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el anexo "J" del C.D.I. La no conformidad entrañará la descalificación. Cualquier carburante alternativo (incluidos Etanol o Bioetanol) está prohibido.

ARTICULO 7. PRUEBAS PUNTUABÑLES

- 7.1. Las pruebas puntuables para el Campeonato Vasco de Montaña de Turismos serán publicadas en la página web de la Federación: www.eaf-fva.net
- 7.2. Cualquier variación en el artículo 7.1. podrá ser realizada por la Junta Directiva de la EAF-FVA.

ARTICULO 8. REGLAMENTO PARTICULAR

8.1. Condiciones de publicación

1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo editado por la Federación Vasca de Automovilismo y deberá ser enteramente conforme a todas las condiciones dictadas por:
 - Las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos.
 - El Reglamento Deportivo y técnico del Campeonato Vasco de Montaña.
 - Cualquier otra reglamentación o interpretación publicada por la EAF-FVA
2. El Reglamento Particular deberá mencionar en forma explícita todas las disposiciones y condiciones suplementarias del Organizador, que deberán ser conformes con los textos reglamentarios.
3. Con una antelación mínima de 45 días al comienzo de la Prueba, se deberán remitir a la Secretaría de la EAF-FVA el proyecto de Reglamento, para obtener la preceptiva aprobación. En el plazo máximo de 15 días a la recepción del proyecto, la EAF-FVA pondrá en conocimiento del Organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación.
4. En la Portada del Reglamento Particular de cada rallye puntuable para el Campeonato Vasco, así como en los Complementos al Reglamento y en la primera hoja de los resultados oficiales, deberá figurar el título del Campeonato y el logotipo oficial de la EAF-FVA
5. La fecha límite del cierre de inscripciones será, como mínimo, de 5 días antes del inicio de la Prueba.
6. La lista de inscritos con el orden de salida, según viene recogido en el Art. 8.3. de la Prescripciones Comunes de los Campeonatos, deberá publicarse y enviarse a la EAF-FVA al día siguiente del cierre de inscripciones.
7. El Reglamento Particular debe indicar el lugar y la hora de la publicación de los resultados Oficiales.

8.2. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos – Tablón de Anuncios

1. Las disposiciones del Reglamento Particular, solo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los artículos 3.6 y 11.9 del C.D.I.
2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba.
3. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el Tablón Oficial de avisos.
4. Todo complemento difundido antes de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá recibir, por escrito, la aprobación de la EAF-FVA Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial.
5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos, deberá ser previamente aprobado por éste.

8.3. Aplicación e interpretación del Reglamento

1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del Reglamento y del reglamento particular, salvo en los casos de competencia exclusiva de los CCDD, durante el desarrollo de la prueba. Asimismo, deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.
2. Toda reclamación contra las decisiones del Director de Carrera en aplicación de los Reglamentos, será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (Art. 13 y siguientes del C.D.I.).
3. Todo caso no previsto en la reglamentación será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos autorizados para tomar una decisión (Art., 11.9 del C.D.I.).
4. En caso de duda de la interpretación del Reglamento, el texto en castellano dará fe. En las pruebas puntuables para Campeonatos F.I.A. dará fe el texto editado en francés.
5. Para la exacta interpretación de este texto, se aplicarán las definiciones siguientes:
 - a. “Concursante”, utilizada para designar personas físicas o jurídicas.
 - b. “Equipo”, utilizada para el piloto y copiloto.

6. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando éste último no esté a bordo del vehículo.
7. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que pueda llegar a la descalificación.

ARTICULO 9. OFICIALES

9.1. De acuerdo con lo establecido en el C.D.I., el cuadro de Oficiales deberá ser aprobado por la EAF-FVA

9.2. El cuadro de Oficiales se configurará en el Reglamento Particular, para que este pueda ser aprobado, y para todas las pruebas que se celebren en esta Comunidad Autónoma, sean o no puntuables para los Campeonatos Vascos. Tendrá que estar compuesto como mínimo de:

- Un Director de Carrera con licencia DC.
- Tres Comisarios Deportivos con licencia CD.
- Un Jefe de Comisarios Técnicos con licencia OC.
- Un Jefe de Cronometradores con licencia OB.
- Un Secretario de Prueba con licencia SC.

El presidente del colegio de comisarios deportivos, un comisario deportivo y el jefe de comisarios técnicos serán nombrados por la EAF-FVA.

Todos ellos con licencias vigentes y cuyo número y clase aparecerá a continuación de su nombre y apellidos. Todos los Oficiales de Prueba que figuren en el Reglamento Particular, deberán comunicar su conformidad al Colegio de Oficiales Vascos de Automovilismo.

La EAF-FVA podrá nombrar a un observador, que deberá figurar en el cuadro de oficiales de la prueba.

9.3. Los Cronometradores y los Comisarios Técnicos deberán estar en posesión de sus respectivas licencias (OB y OC) y en el Reglamento Particular, se hará constar un equipo de Cronometradores.

9.4. En todas las pruebas, será norma obligada contar con un Médico Colegiado, responsable de la seguridad sanitaria

ARTICULO 10. RECORRIDO

10.1. Serán de obligado cumplimiento las siguientes especificaciones:

1. Longitud mínima: 2 Km.
2. Pendiente media mínima: 5%
3. Desnivel: S/LL 300 m.
4. Distancia total mínima a recorrer por el participante: 3 Km.

10.2. Tanto en entrenamientos como en carrera, se recomienda colocar bolardos de plástico o barreras de plástico tipo new jersey, en los arcenes de las curvas o cunetas, de forma que se impida que los vehículos pisen zonas sin asfaltar y ensucien la pista con tierra o piedras. Asimismo, se recomienda proteger los comienzos de guardarrail tipo “cola de pez” y similares, así como otro tipo de obstáculos peligrosos próximos a la carretera, a fin de proteger a los participantes en caso de colisión.

10.3. Se recomienda a los Organizadores acortar el recorrido, si es preciso, y hasta el límite mínimo establecido, si el

estado del piso así lo aconseja.

ARTICULO 11. INSCRIPCIONES

11.1. Solicitud de inscripción – Inscripciones

1. Todo concursante que desee participar en una subida del Campeonato Vasco de Montaña de Turismos debe enviar la solicitud de inscripción facilitada por la Organización, debidamente cumplimentada, a la Secretaría de la Prueba antes de la hora del cierre de inscripciones. La dirección completa, teléfono, fax, etc. De la Secretaría, así como la fecha y hora del cierre de inscripciones deberán ser detalladas en el Reglamento Particular.
2. Las inscripciones podrán realizarse por correo electrónico o fax cursado antes de la hora límite del cierre de inscripciones, siempre que se confirme mediante carta cuyo matasellos sea de la misma fecha, debiéndose acompañar del importe de la inscripción. La falta de cualquiera de estos requisitos invalidará toda solicitud de inscripción recibida.
De acuerdo con lo especificado en el Art. 3.14 del C.D.I., un organizador podrá rechazar una inscripción, sin estar obligado a especificar los motivos. En este caso el interesado deberá ser informado lo más tarde dos días antes de la Prueba.
3. En el caso de que el Reglamento Particular limitará el número de participantes deberá constar el criterio para la aceptación de las solicitudes. El organizador podrá designar reservas para cubrir las bajas que puedan producirse.
4. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante se somete por sí mismo y por su conductor a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, y a conocer y aceptar los reglamentos aplicables en el Campeonato Vasco de Montaña de Turismos.
5. Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción. El cambio de vehículo se permitirá hasta 24 horas antes del comienzo de la Prueba, siempre y cuando pertenezca al mismo Grupo y Clase que el vehículo inicialmente inscrito. La cilindrada del vehículo sustituto no puede ser superior a la del sustituido.
6. Si en las Verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del Grupo y/o Clase en las cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al Grupo y/o Clase que le corresponda.
7. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de inscripciones, el piloto puede ser reemplazado con el acuerdo de:
 - Los organizadores antes de las verificaciones administrativas
 - Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

11.2. Derechos de inscripción

1. Derechos de inscripción: Se establecerá un mínimo de derechos de inscripción aceptando la publicidad contratada por la Organización, que deberán ser reflejados en el Reglamento Particular de la Prueba.
2. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total de los derechos de inscripción

11.3. Reembolso de los derechos de inscripción. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

1. Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
2. En caso de que la Prueba no se celebrara.
3. Podrá ser reintegrada una parte de los derechos a los concursantes que, por causa de fuerza mayor, aceptada por la Entidad Organizadora, no puedan tomar la salida y lo hayan comunicado con un mínimo de dos días de antelación al día de la carrera.

ARTICULO 12. RECONOCIMIENTOS

12.1. Generalidades

1. Los equipos únicamente podrán reconocer el tramo cronometrado desde la publicación del reglamento hasta el comienzo de las verificaciones administrativas, salvo que conste de otra manera en el reglamento particular.
Cuando las verificaciones administrativas se celebren el día anterior a la primera jornada de entrenos y carrera, el límite horario de reconocimientos será las 00:00 horas del día de la primera manga de entrenamientos
2. Están prohibidos los coches “liebre” aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en la prueba.
3. Durante el desarrollo de los reconocimientos los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.
4. Se recomienda al organizador entregar a cada equipo participante un adhesivo para el vehículo de reconocimiento.

12.2. Limitación de los vehículos de reconocimiento

1. Queda terminantemente prohibido realizar los reconocimientos, con el vehículo de competición.
2. Los vehículos de reconocimiento deberán ser de estricta serie.
3. El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.
4. Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición.
5. El silenciador del tubo de escape estará en perfecto estado de uso y de funcionamiento.
6. En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.
7. Si el organizador lo facilitara, los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocado en la parte alta derecha de la luna delantera el adhesivo de reconocimiento.

12.3. Control y sanciones

1. La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que aparecen en el reglamento particular de la prueba, y de los que puedan efectuar las Autoridades Gubernativas y Locales para el control de todo el artículo 12., con el fin de que se cumpla la normativa relacionada a los reconocimientos, en todo caso deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes.
2. Cualquier denuncia efectuada por cualquiera de los jueces de hecho antes mencionados, llevará consigo la penalización siguiente:
 - 1ª infracción: 3 min.
 - 2ª infracción: No autorizado a tomar la salida
 - 3ª infracción: Retirada inmediata de licencia por un periodo de cuatro meses.Esta penalización será acumulable para todo el Campeonato y será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión, antes del inicio de la prueba.
3. Si el equipo sancionado pretende apelar esta decisión, eso no supondrá la suspensión cautelar de la sanción.
4. Cualquier oficial de la EAF.FVA es juez de hechos.

ARTICULO 13. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

13.1. Los participantes deberán presentarse a las verificaciones administrativas, a la hora prevista en el Reglamento de la Prueba. En caso de especificarse una hora exacta para cada participante, estos horarios serán de obligado cumplimiento por los concursantes, imponiéndose una sanción económica de 60€ en caso de incumplimiento.

13.2. Será obligatorio presentar en las verificaciones administrativas:

- Licencia del Concurante.
- Licencia del Participante.
- Permiso de conducción del piloto.

Documento en el que el conductor haga constar la validez de su permiso de conducción. En cualquier momento del meeting, el D.C. podrá pedir la presentación de dicha documentación a fin de poder verificarla. El incumplimiento de éste artículo supondrá la **descalificación** inmediata.

13.3. Los participantes que se presenten al Control Administrativo fuera de los plazos previstos en el Programa de la Prueba, recibirán una sanción en metálico de 60 €. por cada 15 minutos o fracción de 15 minutos. Cuando el retraso exceda de 60 minutos, la salida le podrá ser denegada, salvo autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

ARTICULO 14. VERIFICACIONES TECNICAS PREVIAS

14.1. Para la identificación de los vehículos y el control de las medidas de seguridad, los participantes deberán obligatoriamente presentar personalmente su vehículo a la verificación técnica a la hora prevista en el Programa de la Prueba.

14.2. La Ficha de Homologación del vehículo debe obligatoriamente ser presentada, En caso contrario, será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos.

14.3. Los participantes deberán obligatoriamente presentar en todo momento el casco, Guantes y la vestimenta ignífuga completa (mono, guantes, sotocasco, camiseta de manga larga, calzoncillo largo, calcetines y botines) para su verificación.

El cumplimiento de estas medidas de seguridad podrán ser verificadas en cualquier momento de la prueba y su infracción llevará consigo no salir a la prueba o su **descalificación** de la misma.

14.4. La salida será denegada a los participantes que se presenten a las verificaciones técnicas fuera de la hora prevista en el Programa de la Prueba. El Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar excepcionalmente que algún participante realice las mismas a otras horas. En ese caso el participante autorizado será penalizado de acuerdo con el siguiente baremo:

- 1ª vez en el Campeonato 60 €.
- 2ª vez en el Campeonato 100 €.
- 3ª vez en el Campeonato No autorizado a realizar verificación.

14.5. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un vehículo con la reglamentación técnica y/o de seguridad, le podrá ser concedido por los Comisarios Deportivos, un plazo de tiempo, para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

14.6. La salida puede ser denegada a todo vehículo no conforme.

14.7. El chasis y el bloque motor podrán ser objeto en todo momento de un marcaje específico.

14.8. En cualquier momento de la Prueba se podrán realizar verificaciones complementarias. Durante toda la Prueba el concursante es responsable de la conformidad técnica del vehículo, bajo pena a criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la descalificación.

14.9. Es responsabilidad del concursante mantener, hasta el final de la Prueba, cualquier marca de identificación o precintos colocados en el vehículo. Su ausencia entrañará la descalificación de carrera.

14.10. Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la descalificación de carrera del equipo, así como la de cualquier concursante que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la EAF-FVA

14.11. La verificación técnica no constituye un atestado de conformidad del vehículo con los reglamentos en vigor.

14.12. Al acabar las verificaciones, la lista de vehículos admitidos a entrenar será publicada y colocada en el Tablón Oficial de avisos por la Organización.

ARTICULO 15. SEÑALIZACION

Tanto en entrenamientos oficiales como en carrera, los participantes deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los oficiales señaladores. Dichas indicaciones serán efectuadas por medio de banderas cuyos significados se detallan a continuación:

Bandera Roja	Parada inmediata
Bandera amarilla agitada	Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o sobre una parte de ella.
Bandera roja y amarilla a franjas verticales	Superficie deslizante o falta de adherencia
Bandera azul	Un vehículo a punto de adelantar
Bandera blanco	Vehículo de seguridad en pista
Bandera negra/blanca a cuadros	Fin de pruebas

La orden de desplegar las banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera. Las banderas solo podrán ser mostradas en los puestos marcados en el recorrido.

El señalizador deberá ser un Oficial de Ruta, debidamente identificado con un chaleco o peto amarillo

Además de lo descrito se permita, previa inspección del Delegado de Seguridad presente en la prueba, la instalación de paneles luminosos de color amarillo y rojo, para reforzar la señalización de estas banderas, siempre que su accionamiento este bajo control directo del Director de Carrera.

El Director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas, los números de puesto donde se han desplegado y los números de los vehículos afectados.

15.1. Procedimiento para el uso de las banderas.

El Director de Carrera o/y el Jefe de Seguridad, deberían impartir en cada prueba un Briefing de reciclaje a los Comisarios de ruta sobre el uso de banderas y comunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el Anexo III (CEM Rfeda).

1. Bandera Roja:

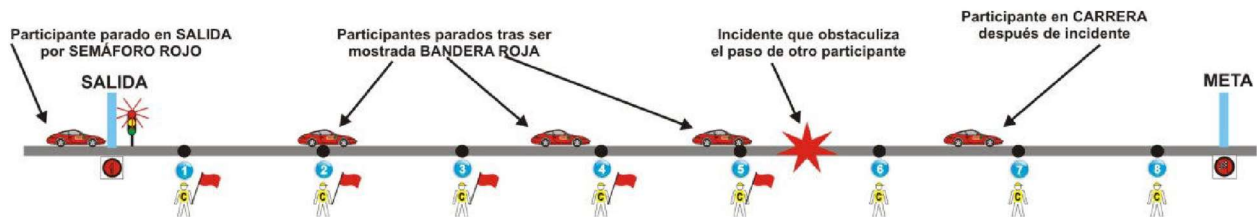
El Director de Carrera, en caso de grave accidente o de un accidente que obstaculice el paso de los vehículos en algún punto del recorrido, dará la orden de parar la salida de vehículos por medio de semáforo rojo e inmediatamente podrá dar la orden de desplegar bandera roja en todos los puestos ubicados desde la línea de salida hasta donde haya ocurrido el incidente que obstaculice la pista.

El piloto al que le haya sido mostrada la bandera roja deberá parar inmediatamente, lo más pegado a la banda del recorrido, sin obstaculizar el paso de los vehículos de seguridad y deberá esperar en el interior del vehículo a que los oficiales de pista le den las instrucciones pertinentes.

En entrenos oficiales, el piloto deberá esperar la orden por parte de los oficiales de pista, de reanudar la marcha desde el punto donde paró hasta la meta.

En Carrera, el piloto deberá esperar a un vehículo de Seguridad que lo llevará a la línea de salida para tomar una nueva salida.

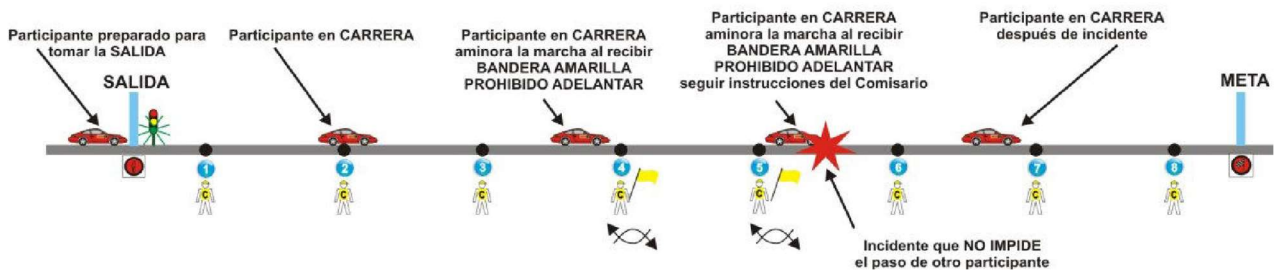
BANDERA ROJA



2. Bandera Amarilla Agitada:

La bandera amarilla agitada, indica al piloto un peligro inmediato, por lo que deberá aminorar la marcha y prepararse para parar si fuera necesario. Una vez llegado al incidente que ha provocado la bandera amarilla, el piloto deberá seguir. En el caso de que fuera una doble bandera amarilla agitada, indica al piloto de que debe prepararse para detenerse, ya que el trazado se encuentra obstruido por un incidente. Deberá parar inmediatamente, lo más pegado a la banda del recorrido, sin obstaculizar el paso de los vehículos de seguridad y deberá esperar en el interior del vehículo a que los oficiales de pista le den las instrucciones pertinentes.

BANDERA AMARILLA AGITADA



3. Bandera Roja y Amarilla a Bandas verticales:

La Bandera roja y amarilla a bandas verticales, indica superficie deslizante o falta de adherencia en la zona donde es mostrada, ya sea por caída de fluidos en la pista que deterioran la adherencia de la misma o por cambios repentinos en las condiciones atmosféricas.

El piloto al que se le muestre bandera roja y amarilla a bandas verticales deberá aminorar la marcha durante toda la zona donde sea mostrada dicha bandera.

4. Bandera Azul:

La bandera azul, indica al piloto que va a ser alcanzado por otro vehículo participante. El piloto, al que se le muestre bandera azul, deberá facilitar la maniobra de adelantamiento al vehículo que le ha alcanzado.

5. Bandera Blanca:

La bandera blanca, indica que hay un vehículo de intervención o seguridad en la pista. El piloto al que se le muestre bandera blanca deberá aminorar la marcha y seguir las instrucciones de los Oficiales de pista o de los Comisarios de Seguridad.

Cualquier infracción a este artículo, entrañará una sanción descrita en el Artículo 30 del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la EAF-FVA.

El uso de las banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.

ARTICULO 16. COMPORTAMIENTO SOBRE LA PISTA

16.1. Ceder el paso: Todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar paso libre, aminorando la marcha sin dilación.

16.2. Parada en el recorrido: en el caso de que un conductor deba interrumpir su manga por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista y sin que presente peligro para otros participantes. Lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los comisarios. Para reincorporar la marcha deberá contar con la autorización de los comisarios de pista, que la solicitarán al Director de Carrera.

16.3. Circulación en sentido contrario: está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso a la carrera, salvo por orden expresa del Director de Carrera. Aun en este caso, deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado. Toda infracción a esta disposición entrañará la descalificación, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la EAF-FVA

16.4. Los vehículos parados en el recorrido, bien sea por avería mecánica o accidente, serán evacuados del trazado con los medios disponibles en la Prueba y en el momento que así lo estime oportuno el Director de Carrera. Ninguna reclamación será admitida en este sentido. Se recuerda así mismo, que desde el momento de realizar la inscripción el equipo renuncia a cualquier reclamación por cualquier daño o deterioro que pudiera sufrir el vehículo por la retirada del mismo en el transcurso de la prueba.

16.5. Chicanes de Seguridad

1. Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes. Las Chicanes de Seguridad deberán cumplir lo especificado en el Art. 4.5 del Protocolo de Seguridad del Anexo III del Reglamento Deportivo de la RFEDA.
2. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al Participante que se salte una chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando significativamente alguna de sus barreras.
En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los Comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el Art. 30 del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la EAF-FVA.
3. En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo de la carrera en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los Comisario(s) de la chicane.

16.6. Cualquier maniobra, quema de ruedas, deslizamientos prolongados o derrapes controlados, que se realicen en forma de exhibición y que vayan en contra del espíritu de la competición bajo el cronometro, será penalizada por los Comisarios Deportivos. Cualquier anomalía detectada por los Jueces de Hechos será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos, que decidirá, la sanción que se deba aplicar, pudiendo llegar a la descalificación de la competición o de la Prueba.

ARTICULO 17. VEHICULOS DE SEGURIDAD Y DE INTERVENCION

17.1. El Organizador deberá prever, al menos, un vehículo de seguridad numerado con el "0". Este vehículo deberá efectuar todas las mangas, entrenamientos y carrera, saliendo con una antelación mínima de 3 minutos al primer participante. A su llegada a la línea de meta informará

al Director de Carrera del estado global del recorrido.

17.2. Los Organizadores deben disponer de un vehículo de intervención rápida, denominado “R”, preparado para tomar parte en caso de cualquier accidente durante el transcurso de la prueba, a las órdenes del Director de Carrera.

17.3. Dicho vehículo “R” deberá contar con un equipamiento mínimo exigido por la EAF- FVA.

17.4. La eventual presencia en la pista de un vehículo de seguridad será preavisada con bandera blanca por los oficiales señaladores. Cualquier participante que encuentre delante de él uno de dichos vehículos, en servicio de auxilio, deberá permanecer obligatoriamente neutralizado detrás de él, incluso hasta la detención total.

17.5. Sera obligatoria la presencia de una ambulancia SVA con un médico en la salida, siendo recomendable al menos otra ambulancia SVB.

ARTICULO 18. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

18.1. Los pilotos deberán estar a disposición del Director de Carrera 30' antes de la salida de la primera manga y 15' antes de la salida de las restantes.

El incumplimiento de esta norma se sancionará con 90€.

18.2. Los vehículos quedarán ordenados en fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga. El piloto que no esté presente a su hora, podrá ser descalificado de la prueba.

18.3. La salida será dada individualmente y sólo con el piloto a bordo, vehículo parado y motor en marcha. Los vehículos deberán situarse de tal manera que su parte más avanzada se halle justamente a un metro del haz de la célula fotoeléctrica.

18.4. El procedimiento de salida será el siguiente:

La salida será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás y un semáforo.

La cuenta atrás se descontará de segundo en segundo y será claramente visible por el piloto desde su posición de salida.

Faltando 5” para la salida entrara en funcionamiento el semáforo con el siguiente procedimiento:

- Semáforo rojo, 5” para la salida (permanece encendido).
- Semáforo verde, SALIDA (al accionar el semáforo verde, automáticamente se apagará el rojo).

En todo caso la salida se podrá realizar con un sistema electrónico de salida homologado.

18.5. A partir del semáforo verde se dispone de 15” para tomar la salida. Caso de no hacerlo, quedará descalificado de la manga y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

18.6. En caso de que exista semáforo con luz ambar, la luz ámbar intermitente anula el proceso de salida. Por lo tanto, se aconseja que el mando de ésta luz esté bajo el control del Director de Carrera.

18.7. Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida con luz roja intermitente en el semáforo, tome la salida e inicie el recorrido, será descalificado de la manga.

Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida, tome la salida e inicie el recorrido, será descalificado de la manga.

18.8. Si no se dispusiera de células fotoeléctricas, el cronometraje será manual. La señal de salida del Oficial encargado coincidirá con la puesta en marcha del cronometraje, por lo que el vehículo deberá partir sin dilación.

18.9. Cada vehículo partirá de acuerdo con el número asignado.

18.10. El Director de Carrera, previa conformidad de los Comisarios Deportivos, tiene la facultad de modificar el orden de salida en función de las circunstancias.

18.11. En entrenamientos y carrera se establecerá siempre el mismo orden de salida. El intervalo de tiempo Mínimo para dar las salidas, tanto en entrenamientos como en carrera será de 30 segundos. Siendo de 1 minuto para la clase 8 El DC podrá modificar los intervalos de salida según las circunstancias de la prueba, pero en ningún caso por debajo de los 30'

ARTICULO 19. ENTRENAMIENTOS

19.1. Deberá establecerse, por lo menos una manga de entrenamientos oficiales.

19.2. Los conductores deberán realizar al menos, una de las subidas oficiales de entrenamientos de las programadas por el organizador.

Si, por circunstancias excepcionales, un conductor no pudiera completar al menos una de las subidas de entrenamiento, el director de carrera, previa conformidad del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar la participación del equipo en la carrera.

19.3. Está terminantemente prohibido entrenar fuera de las horas destinadas a entrenamientos oficiales. Los Comisarios Deportivos sancionarán a todo infractor de ésta norma, sin perjuicio de otras sanciones que pudieran ser impuestas por la EAF-FVA.

19.4. Los entrenamientos oficiales se desarrollarán según el Programa Horario de la Prueba.

Bajo ningún concepto, en entrenamientos oficiales, se autorizará una nueva salida a los pilotos detenidos en el recorrido con la bandera roja, debiendo retomar la marcha donde fueron detenidos hasta completar la competición.

Si por causas extraordinarias los entrenamientos fueran interrumpidos, el DC con la autorización de los CCDD podrá suspenderlos con el fin de que la competición se inicie a su hora cumpliendo el programa horario.

19.5. Está prohibido pintar sobre señales, obras de fábrica, piso, etc. El equipo infractor de esta norma no será autorizado a tomar la salida.

ARTICULO 20. CARRERA

20.1. La distancia mínima a recorrer será la establecida en el Reglamento Particular de la Prueba La carrera tendrá lugar según el Programa Horario de la prueba.

20.2. El Director de Carrera, bajo decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar a los pilotos detenidos, tras un incidente ajeno a ellos, a retomar la salida de la manga.

20.3. Los vehículos detenidos en el recorrido con bandera roja o por un vehículo de seguridad, estarán desde el momento de su detención y hasta el momento de retomar la salida en régimen de Parque Cerrado.

Ninguna reclamación será admitida, sobre lo previsto en este artículo.

ARTICULO 21. PROCEDIMIENTO DE LLEGADA

21.1. Además de la bandera, paneles de cuadros o pancarta normalizada, deberá haber una línea blanca pintada sobre la carretera.

21.2. La llegada se registrará a vehículo lanzado. La manga termina al pasar la línea de llegada. La velocidad debe inmediatamente ser fuertemente reducida.

21.3. Está rigurosamente prohibido detenerse hasta, al menos 200 metros después de la línea de llegada, donde se seguirán las instrucciones de los comisarios. El incumplimiento de este artículo puede entrañar la descalificación.

21.4. El cronometraje, realizado a la centésima de segundo, se efectuará, a ser posible, por medio de células fotoeléctricas y accionando una impresora. El sistema comprenderá una célula de salida y otra de llegada y será doblado manualmente y accionando otra impresora.

ARTICULO 22. PARQUES

22.1. Parque de verificaciones

1. Este parque deberá estar convenientemente vallado y su acceso vigilado para impedir la entrada al público. El acceso y permanencia solo deberá autorizarse a los oficiales correspondientes y a los equipos por su horario correspondiente.
2. Deberá estar provisto de una carpa, toldo o zona cubierta para la verificación de los vehículos. Asimismo, se le proveerá del material necesario para el trabajo de los Comisarios Técnicos.
3. El horario de entrada estará controlado por un oficial cronometrador, que registrará por escrito la hora de entrada de todos los vehículos participantes.

22.2. Parque de Pre salida (Trabajo o asistencia)

1. El Parque de Pre salida se considerará de trabajo.
2. Se aconseja que este parque esté convenientemente vallado y su acceso vigilado para impedir la entrada al público. El acceso y permanencia solo deberá autorizarse a los oficiales correspondientes y a los miembros de todos los equipos debidamente acreditados.
3. Se autorizará el acceso a un vehículo de asistencia por cada vehículo participante. Si hubiere algún vehículo más este deberá pagar el importe estipulado por el organizador en el Reglamento Particular de la Prueba. En caso contrario se establece dicho importe en 100 €.
4. Se acreditará a un máximo de 4 personas por cada vehículo participante.
5. Su ubicación deberá ser lo más próxima posible a la línea de salida, debiendo estar correctamente señalizada y delimitada.
6. En aquellas pruebas que la distancia entre el Parque de Trabajo y la línea de salida así lo aconseje, el organizador deberá prever un sistema de acompañamiento de los vehículos participantes.
7. Quedan expresamente prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, frenado, etc. en el recinto del Parque de Trabajo.
8. Es obligación de cada equipo participante, dejar limpio el espacio asignado en el Parque de Asistencia, el incumplimiento será sancionado con un mínimo de 300 €.
9. Los equipos deberán disponer de un extintor de al menos 5kg en su zona de asistencia. Este extintor deberá estar colocado en un sitio perfectamente visible. También será obligatorio la instalación de una lona debajo del vehículo de competición que cubra todo se área. El incumplimiento de esta norma será sancionado por los Comisarios Deportivos

22.3. Parque cerrado.

La distancia de al menos 50 metros antes de salida se considerará parque cerrado.

1. Al finalizar la prueba todos los vehículos clasificados quedarán en Parque Cerrado hasta que acabe el plazo para presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos.
2. Al finalizar la/s manga/s de carrera, el recorrido entre la línea de meta y la entrada al lugar donde esté instalado el Parque Cerrado está bajo el régimen de “Parque Cerrado”. Únicamente podrá acceder al vehículo el propio piloto.
3. Durante el régimen de “Parque Cerrado”, está prohibido bajo pena de descalificación, hacer cualquier reparación, reavituallamiento o cualquier tipo de manipulación en el vehículo.
4. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales de la prueba que tengan alguna misión en el mismo.
5. Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la Prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar. En caso contrario el organizador deberá disponer los medios necesarios para cumplir el Art. 24.3.2.
6. En caso de reclamación el Parque Cerrado será mantenido, después del plazo previsto, para los vehículos cuya lista será publicada en el propio Parque.
7. El participante que haya finalizado la prueba y no pueda desplazar por sus propios medios el vehículo hasta el lugar designado por el organizador como Parque Cerrado Final, deberá ponerlo en conocimiento del Director de Carrera, quien le indicará el procedimiento a seguir.

ARTICULO 23. VERIFICACION FINAL

23.1. Al finalizar la prueba, cada piloto conducirá su vehículo al Parque Cerrado.

23.2. Una verificación completa y detallada, previendo el desmontaje del vehículo, podrá ser efectuada después de la llegada, a petición del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación, o a petición del Director de Carrera.

23.3. En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza suplementaria de acuerdo con las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos Vascos, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, ésta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada la reclamación.

23.4. La verificación prevista en el Art. 23.2., en caso de realizarse, será llevada a cabo para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o de cada Grupo, así como eventualmente para cualquier otro vehículo designado por los Comisarios Deportivos.

Asimismo, podrán ser verificados vehículos de los certámenes monomarca, si así está estipulado en sus reglamentos correspondientes aprobados por la EAF-FVA u otro organismo de ámbito superior.

ARTICULO 24. CLASIFICACIONES

24.1. Las Clasificaciones se establecerán con los tiempos invertidos en carrera.

24.2. El número de mangas oficiales para establecer la clasificación de la prueba serán dos (2). Para establecer la clasificación de la prueba se tomará el mejor de los tiempos invertidos en cualquiera de las dos subidas oficiales, siendo obligatorio haber participado en todas ellas. En caso de que un participante no lograra finalizar la última manga, deberá obligatoriamente presentar su vehículo en el Parque Cerrado. En caso de producirse un empate en carrera se sumarán los puntos de estos y los premios, y se dividirán a partes iguales entre los que tengan el mismo tiempo.

24.3. En el transcurso de la prueba serán publicadas las siguientes clasificaciones:

- Clasificación Oficial de cada manga de entrenamientos.
- Clasificación Oficial de cada manga de Carrera.
- Clasificación Oficial Final Provisional.
- Clasificación Oficial Final.

Deberá hacerse una con la clasificación general y otra por cada categoría.

24.4. En cada una de las clasificaciones a publicar, los participantes deberán aparecer clasificados por los siguientes conceptos:

- General Scratch.
- General por Clases.
- General Trofeo Junior.

24.5. Los retirados y/o excluidos deberán aparecer mínimamente en:

- Clasificación Oficial Final Provisional.
- Clasificación Oficial Final.

ARTICULO 25. RECLAMACIONES Y APELACIONES

25.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI (artículo 171 y siguientes).

25.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 500 euros que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

25.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copa y Trofeos Vascos.

25.4. Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante, si la reclamación es injustificada, y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

25.5. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia será devuelta.

25.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el artículo 180 y siguientes del CDI.

ARTICULO 26. PREMIOS Y TROFEOS

26.1. En cada prueba se repartirán un mínimo de 2.000€ en Premios. El reparto de los primeros 2.000€ se realizará en función al art. 4.10. Si el organizador decidiera otorgar una cantidad superior, podrá realizar el reparto del importe superior a su libre albedrío.

26.2. Reparto de los primeros 2.000 €:

Clasificación Scratch Categoría I (450 €):

1º 200 €

2º 150 €

3º 100 €

Clasificación Scratch Categoría II (450 €):

1º 200 €

2º 150 €

3º 100 €

Clasificación por clases (Clases 1,2,3,4,5,6,7,8,9 y 10) (1.000 €):

1º 100 €

Clasificación Junior (100 €)

1º 100 €

26.3. Los trofeos establecidos deberán figurar en el Reglamento Particular de la Prueba.

26.4. Se recomienda que, en el plazo máximo de 10 minutos desde la publicación de la clasificación provisional, y una vez presentes todos los vehículos en el Parque Cerrado, se pueda proceder a la entrega de Premios y Trofeos de la Prueba.

26.5. La asistencia de todos los equipos, clasificados y presentes en el Parque Cerrado, en la ceremonia de entrega de Trofeos es obligatoria, la no asistencia de los equipos ganadores, será motivo de pérdida del trofeo correspondiente.

26.6. Si como consecuencia de un error, reclamación o verificación de oficio, un equipo perdiera el puesto que le otorga un premio o trofeo, este está obligado a devolverlo en perfectas condiciones y en el plazo máximo de 7 días al ganador del mismo. Su no devolución será objeto de estudio por parte del Comité de Disciplina de la EAFVA, con una sanción que será a criterio del mismo.

26.6. Para optar a estos premios finales, se deberá tomar la salida en, al menos, el 60% de las pruebas puntuables. Los decimales se redondearán hacia arriba.

Es obligatoria la presencia en el reparto de premios y trofeos del deportista, la no asistencia será motivo de pérdida del trofeo o premio correspondiente.

Se entregarán premios a los ganadores scratch y a los ganadores de cada clase.

ARTICULO 27. ATRIBUCION DE PUNTOS

Artículo 27.- ATRIBUCION DE PUNTOS

27.1. En cada Prueba puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:

- Clasificación General Scratch para todos los vehículos admitidos.
- Una Clasificación General para cada una de las Clases.
- Una Clasificación General para el Trofeo Júnior.

27.2. En cada Prueba puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones (hasta un máximo de dos mangas):

- Clasificación General Scratch para todos los vehículos admitidos por cada manga oficial.
- Una Clasificación General para cada una de las Clases por cada manga oficial.
- Una Clasificación General para el Trofeo Junior.

Por cada manga de carrera, hasta un máximo de dos:

Clasificación General Scratch:

<i>Posición</i>	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	21	18	15	12	10	8	6	4	2	1

Clasificación por Clases/Grupos

<i>Posición</i>	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Puntos	6	5	4	3	2	1

Cada participante tendrá la puntuación resultante de la suma de la puntuación de la clasificación scratch de cada una de las dos mangas oficiales y de la puntuación de la clasificación por clase de cada una de las mangas.

Si el participante solo completase una de las mangas oficiales, tendrá únicamente la suma de la clasificación scratch más la clasificación por clase de esa manga.

Si el participante resultara descalificado de la clasificación general de la prueba, su resultado final de la prueba sería el mismo, descalificado.

27.3. Para el Trofeo Vasco Júnior, una vez realizada la clasificación formada únicamente por participantes de este Trofeo, se atribuirán los puntos como sigue:

Por cada manga de carrera, hasta un máximo de dos:

<i>Posición</i>	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Puntos	6	5	4	3	2	1

Cada participante tendrá la puntuación resultante de la suma de la puntuación de la clasificación scratch de cada una de las dos mangas oficiales y de la puntuación de la clasificación por clase de cada una de las mangas.

Si el participante solo completase una de las mangas oficiales, tendrá únicamente la suma de la clasificación scratch más la clasificación por clase de esa manga.

Si el participante resultara excluido de la clasificación general de la prueba, su resultado final de la prueba sería el mismo, excluido.

27.4. Empates en una prueba.

En caso de producirse un empate en carrera se sumarán los puntos de estos y los premios, y se dividirán a partes iguales entre los que tengan el mismo tiempo.

ARTICULO 28. ACTAS E INFORME FINAL

28.1. Todas las reuniones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas, que deberán ser firmadas por todos ellos.

28.2. El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable de la confección y posterior envío a la EAF-FVA del informe final de la prueba.

28.3. El Secretario de la Prueba facilitará todos los datos pertinentes al Presidente de los Comisarios Deportivos, Asimismo, será responsable de la realización de una Clasificación Final Oficial donde figuren los números de los Documentos Nacionales de Identidad y/o los números de licencia de todos los participantes, incluidos retirados y/o excluidos.

ARTICULO 29. RESULTADOS A DESCONTAR

29.1. Para el Campeonato Vasco de Conductores de Turismos podrá descontarse un único resultado, que no podrá tratarse de una descalificación se podrán descontar dos (2) resultados individuales pudiendo ser los mismos de pruebas diferentes. En ningún caso se podrá descontar una descalificación.
El/los resultados(s) a descontar solo podrán ser de pruebas en las que se haya participado.