



# NOVEDADES REGLAMENTARIAS 2024

Ponente: Héctor Atienza

24.02.24





# Índice

1. PC – Interpretación reglamentaria de caducidades
2. PC – ADR/IDR
3. PC – Art. 18.2 de las verificaciones técnicas - Herramientas
4. PC – Reclamaciones y Apelaciones – Soporte de la RFEDA
5. PC – ANEXO 6 -> Excel de soporte – Ayuda de los Jefes Técnico
6. PC – ANEXO 9 -> Verificación de cámaras con plantillas 3D
7. PC – N5 – Adquisición de datos
8. Rallyes – Rally5-Kit





# Índice

9. S-CER – Combustibles avanzados 100% AS – Rally2
10. CERTT – Inclusión T1+
11. CERVH – Aclaración de artículos aplicables a Pre81, Pre90 y Pre2000 e inclusión de un nuevo artículo para especificaciones de peso mínimo y bridas de admisión en cada categoría.
12. CEM – Aceptación E2-SS (FIA), CCM -> Condiciones de aceptación restrictivas. Neumáticos Hoosier CM Promo. Y para 2025 -> GT y Turismo con depósito FIA.
13. CEK – Reestructuración apartado seguridad
14. Seguridad FIA: Cascos (Solo norma FIA), Ropa interior (holograma obligatorio) y Doble extintor manual rallyes FIA
15. Dudas de interpretación reglamentaria





# 1. PC – CADUCIDADES

## 3.9 INTERPRETACIÓN REGLAMENTARIA VEHÍCULOS CON HOMOLOGACIÓN CADUCADA

Salvo indicación contraria en el reglamento específico de un certamen nacional, todo vehículo cuya homologación haya caducado, se registrará por el Anexo J del último año de homologación del mismo, incluida la prórroga.

Ejemplo:

- Citroën Saxo VTS (nº ficha de homologación A/N-5546).
- Fecha de homologación: 01.03.1997
- Fecha fin de validez: 31.12.2012
- Fecha prórroga rallyes (+8 años): 31.12.2020
- Anexo J aplicable a este vehículo: 2020

Para hacer los cálculos pertinentes, ver “Listado absoluto de homologaciones”.



## 2. PC – ADR/IDR

### 3.10 SISTEMAS DE ADQUISICIÓN DE DATOS EN CASOS DE ACCIDENTES O INCIDENTES

La RFEDA, a su discreción, podrá requerir la instalación de dos tipos de sistemas:

- ADR: Sistema de adquisición de datos para accidentes.
- IDR: Sistema de adquisición de datos para incidentes.

Salvo que el sistema sea adquirido por el propio concursante, la propiedad de estos sistemas es de la RFEDA.

La propiedad de los datos recogidos por esos sistemas es de la FIA y/o la RFEDA según aplique.

En el pasaporte técnico electrónico de cada vehículo quedará registrado la instalación de estos sistemas, si procede.

El concursante será el responsable de la correcta conservación de estos sistemas.

En caso de deterioro, rotura, pérdida, o cualquier otra circunstancia que impida el uso correcto del sistema por parte de los comisarios técnicos, podrá ser sancionado y/o se podrá requerir al concursante la reposición del mismo.

## 2. PC – ADR/IDR





### 3. PC – VT - Herramientas

#### 2. Verificaciones Técnicas Finales

Ordenadas por los Comisarios Deportivos, serán completas y detalladas y son realizadas para determinar, principalmente, que los elementos del vehículo cumplen con la normativa aplicable al vehículo en cuestión (reglamento deportivo y/o técnico, Anexo J, Ficha de Homologación, etc.).

Como regla general, en las verificaciones técnicas finales se controlarán los vehículos clasificados en los tres primeros puestos de la clasificación general y los primeros clasificados en cada grupo, agrupación o división.

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

El concursante deberá presentarse a la verificación con las herramientas necesarias para el desmontaje u operación necesaria para llevar a cabo adecuadamente el desarrollo de la verificación técnica.







## 4. PC – Reclamaciones/Apelaciones

TABLA DE TIEMPOS DE VERIFICACIÓN Y MONTAJE/DESMONTAJE		
ÁREA	ELEMENTO	TIEMPO (h)
CARROCERÍA	a) Interior	3
	b) Exterior	3
SUSPENSIÓN	a) Delantera	3
	b) Trasera	3
TREN RODANTE	a) Ruedas	1
	b) Frenos	4
	c) Dirección	4
TRANSMISIÓN	a) Caja de cambios	9
	b) Grupo	7
	c) Diferencial	10
	d) Embrague	6
MOTOR - PARTE ALTA	a) Cilindrada	9
	b) Relación volumétrica	10
	c) Junta culata	9
	d) Colectores	9
	e) Árbol de levas	14
	f) Válvulas, muelles	15
	g) Balancines, empujadores	15
	h) Poleas, cadenas, correas	4





## 4. PC – Reclamaciones/Apelaciones

TABLA DE TIEMPOS DE VERIFICACIÓN Y MONTAJE/DESMONTAJE		
ÁREA	ELEMENTO	TIEMPO (h)
MOTOR - PARTE BAJA	a) Pistones, bielas	16
	b) Cigüeñal	12
	c) Volantes	7
MOTOR - ALIMENTACIÓN	a) Carburadores	3
	b) Inyección	4
	c) Sobrealimentación	7
CATALIZADOR Y LINEA DE ESCAPE	a) Catalizador y línea de escape	3
	b) Catalizador desplazado	1
<del>TOTAL DEL VEHÍCULO</del>		<del>75</del>
<del>CONJUNTO MOTOR (SIN ALIMENTACIÓN)</del>		<del>32</del>



## 4. PC – Reclamaciones/Apelaciones

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

En el caso de que con motivo de la verificación sea necesario sustituir ciertas piezas, por ejemplo, del motor, aunque no limitado exclusivamente a este, estas serán añadidas al coste total de la verificación al precio determinado por este en el momento de llevar a cabo la misma.

En caso de duda o indefinición en la tabla de tiempos de verificación y montaje/desmontaje, será el departamento técnico de la RFEDA quien establezca el coste y, por tanto, la caución a añadir.





## 5. PC – ANEXO 6: Excel CCTT

RALLYES					
PARÁMETROS DE LA PRUEBA					
Rango de prueba	FIA		Número máximo de tramos simultáneos o máximo de tramos por sección	2	
¿Se verifican Pop-Off?	No				
¿Se precintan elementos mecánicos?	Sí, primera prueba del campeonato				
¿Se verifica equipamiento?	Sí, primera prueba del campeonato		*Día más desfavorable, teniendo en cuenta la cantidad de tramos que están activos (vehículos saliendo y llegando) en un mismo momento de la competición.		
¿Se solapa el Shakedown/TCC con previas o hay menos de 60 min entre el final de las verificaciones y el inicio del Shakedown/TCC?	Sí				
DÍAS DE VT PREVIAS			DÍAS DE COMPETICIÓN		
Tiempo necesario para las verificaciones			CCTT necesarios para los días de competición		
Números de vehículos inscritos	6	coches	CCTT Báscula	1	
Número de calles previstas	5	calles	CCTT Marcaje neumáticos	3	
Tiempo mínimo necesario	1h 0min	min.	CCTT Salida tramo	4	
*Max 5 calles. *Tiempo máximo sin descanso 4 h.			CCTT Llegada tramo	4	
CCTT necesarios para las verificaciones, Shakedown / TCC			CCTT Asistencia	2	
CCTT verificaciones documentación	3		CCTT Verificaciones itinerantes	2	
CCTT verificación coches	10		TOTAL MÍNIMO CCTT	16	
CCTT PopOff	0		JEFE TECNICO	1	
CCTT Báscula	1		CCTT necesarios para las VT Finales		
CCTT Precintaje	3		*TOTAL MÍNIMO CCTT	TODOS	
CCTT Seguridad participantes	3		JEFE TECNICO	1	
CCTT Shakedown/TCC	3		*Todos según vayan abandonando sus funciones anteriores.		
TOTAL MÍNIMO CCTT	23				
MEMBER OF JEFE TECNICO	1				

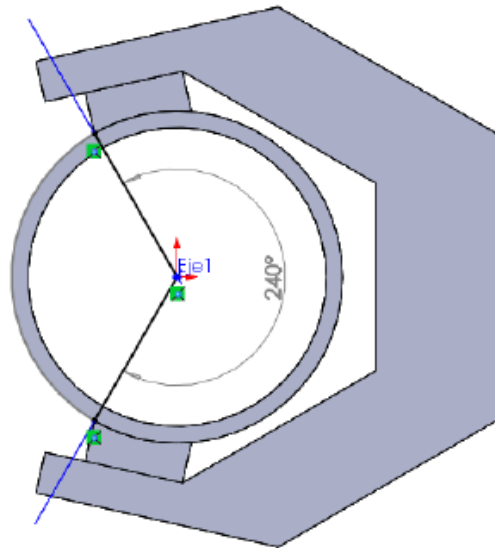


## 6. PC – ANEXO 9: Verificación cámaras

### 9. Sistemas no contenidos en este documento

Para la **aceptación excepcional** de otros sistemas de grabación de video y/o captura de imágenes que no estén incluidos en este documento se debe proceder de la siguiente manera:

- Realizar una **petición por escrito**, fundamentada y documentada ante la RFEDA.
- La RFEDA., a la vista de la petición formal, decidirá si se acepta el sistema propuesto.
- En caso afirmativo, se procederá **incluir el sistema en la tabla del siguiente apartado.**
- En caso de ser fijaciones a un tubo de la estructura, las fijaciones deberán abarcar al menos 240 grados entre sus puntos de fijación más externos. Ver dibujo inferior.





## 7. PC – N5 – Adquisición de datos

**PK**

Alternativamente al sistema de control de la sobrealimentación mediante la instalación de una válvula Pop-Off, se permite usar un sistema de adquisición de datos en las siguientes condiciones:

- Deberá ser uno de los sistemas incluidos en la parte 3 del reglamento como pieza del kit común.
- Será suministrado única y exclusivamente por Piedrafita.
- El sensor de presión de sobrealimentación será independiente y estará instalado en el lugar definido en el dibujo técnico nº 5.
- Los datos proporcionados por el sistema serán propiedad exclusiva de la RFEDA que, a petición del interesado, podrá ceder los mismos al equipo.
- El sistema de adquisición tendrá programado un algoritmo de control de la presión de sobrealimentación límite. El algoritmo de control es el reflejado en el Anexo 2.
- En caso de sobrepasar la presión límite, el Delegado Técnico informará a los Comisarios Deportivos.

El sistema de adquisición de datos será obligatorio a partir del 01.01.2024 en todos los vehículos del grupo Nacional 5 (N5).





## 8. Rallyes – Rally5-Kit



2024

ANNEXE J / APPENDIX J – ARTICLE 260B

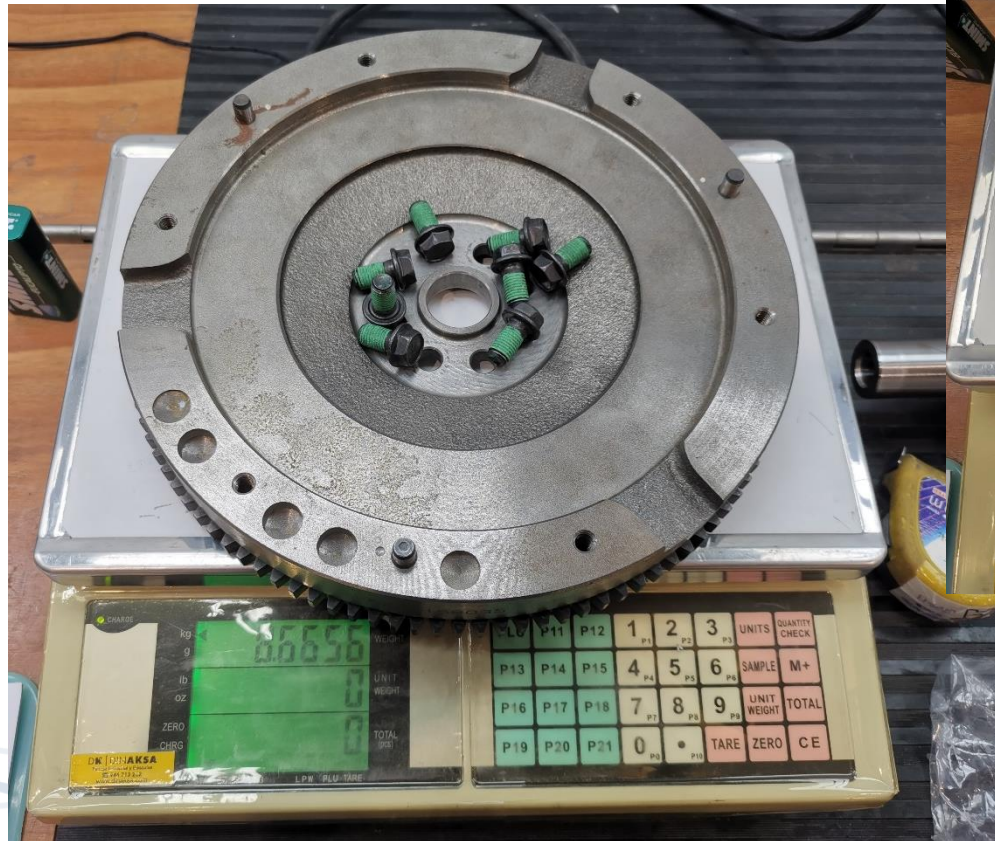
Réglementation Spécifique aux Voitures du Groupe Rally5-Kit

Specific Regulations for Cars in Group Rally5-Kit





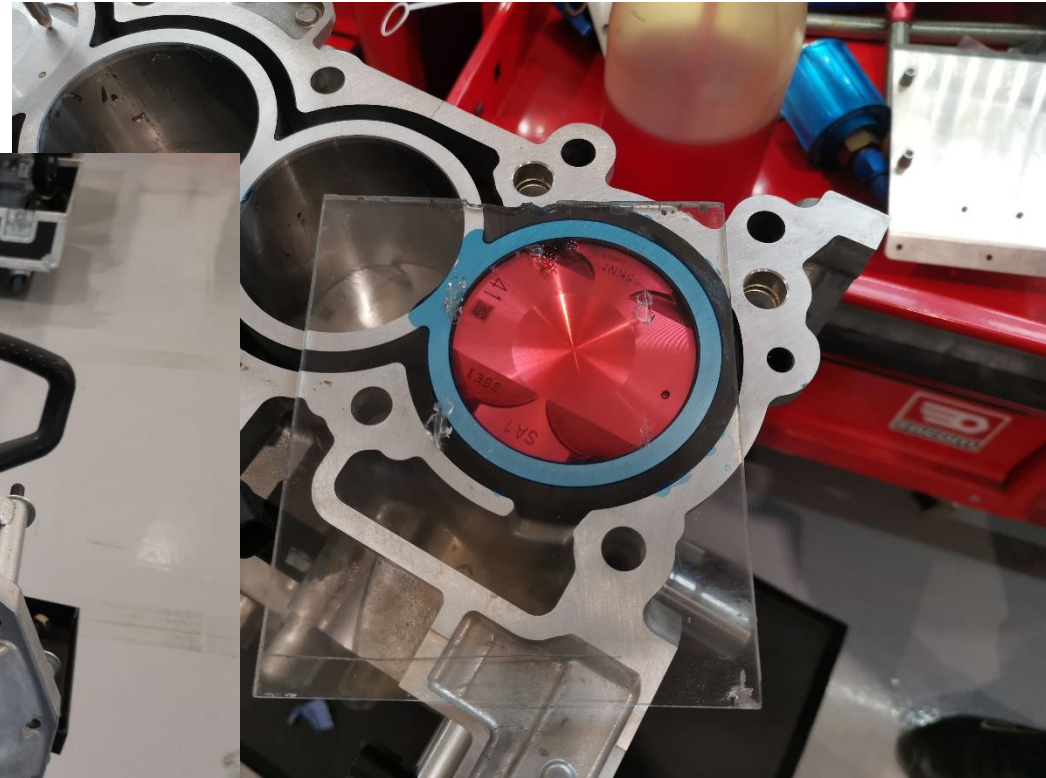
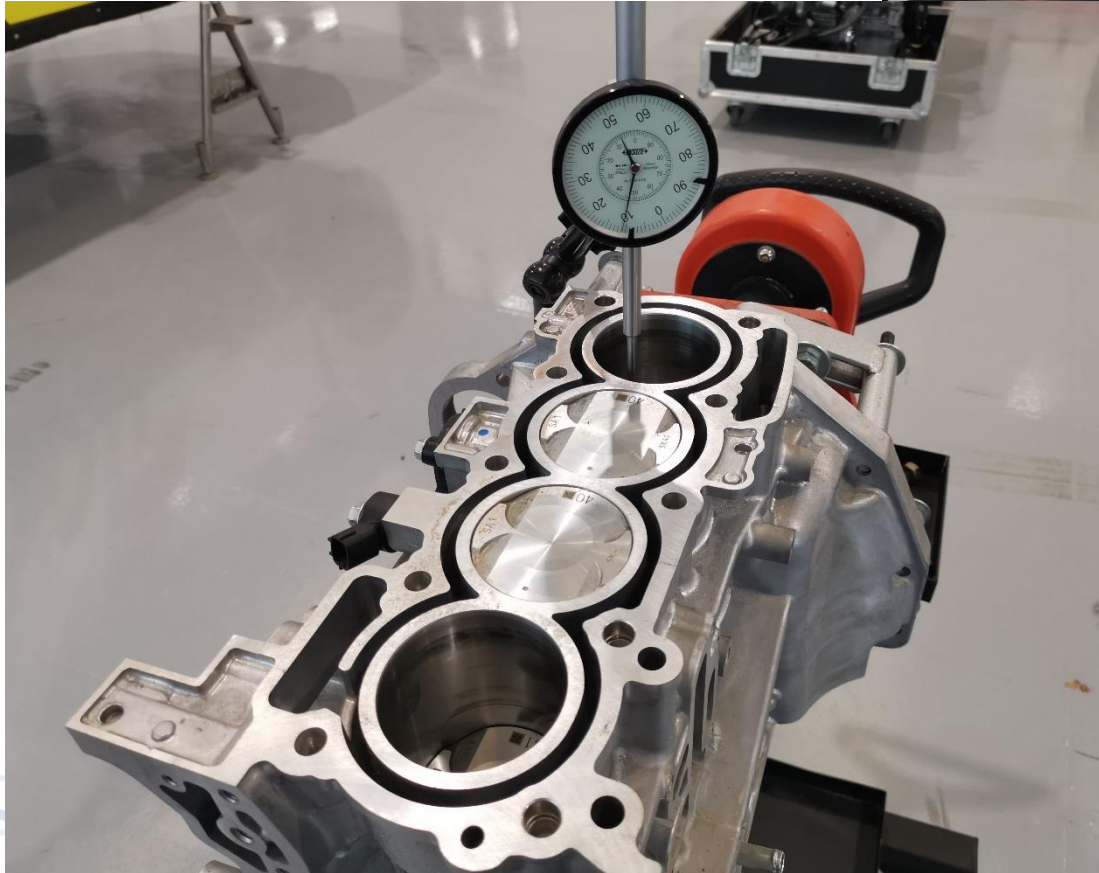
## 8. Rallyes – Rally5-Kit







## 8. Rallyes – Rally5-Kit





## 9. S-CER – Combustibles 100% AS – Rally2





## 9. S-CER – Combustibles 100% AS – Rally2



### 9.3.2 AS Petrol

For the purposes of this article, an AS petrol is a petrol that complies with Article 9.3.1.

Any petrol with a minimum of 50% (v/v) AS components, as defined in Article 9.3.1, must comply with the specifications in Article 9.1, with the following exceptions:





## 10. CERTT – INCLUSIÓN T1+





# 11. CERVH – MEJORA REGLAMENTACIÓN

## 2.7. Especificaciones de peso y brida de admisión

### Peso vehículos Pre81:

- Gr. 1, 2, 3 y 4 hasta el 31.12.1975: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. 1 y 3 desde el 01.01.1976 y hasta el 31.12.1981: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. 2 y 4 desde el 01.01.1976 y hasta el 31.12.1981: según lo indicado en el Anexo J al CDI.

### Peso vehículos Pre90:

- Gr. N: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo J al CDI del año 1990.

### Peso vehículos Pre2000:

- Gr. N: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo J al CDI del año de aplicación.





# 11. CERVH – MEJORA REGLAMENTACIÓN

## 2.7. Especificaciones de peso y brida de admisión

### Brida de admisión vehículos Pre81:

- No tiene que instalar brida de admisión.

### Brida de admisión vehículos Pre90:

- Gr. N: según lo indicado en el Anexo XI, del Anexo K al CDI. Diámetro interno máximo = 36 mm.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo XI, del Anexo K al CDI. Diámetro interno máximo = 38 mm.

### Brida de admisión vehículos Pre2000:

- Gr. N: según lo indicado en el Anexo J al CDI y las fechas siguientes.
  - Hasta el 31.12.1994: diámetro interno máximo = 36 mm.
  - Desde el 01.01.1995 y hasta el 31.12.2000: diámetro interno máximo = 32 mm.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo J al CDI y las fechas siguientes.
  - Hasta el 31.12.1994: diámetro interno máximo = 38 mm.
  - Desde el 01.01.1995 y hasta el 31.12.2000: diámetro interno máximo = 34 mm.







## 12. CEM – VARIOS: E2-SS (FIA)





## 12. CEM – VARIOS: CCM

### Car Cross Montaña (CCM)

- De acuerdo al Reglamento Técnico vehículos Car Cross provenientes del CEAX, en las siguientes condiciones:
  - o Seguridad:
    - De acuerdo al Anexo 2 – Kit de seguridad para el Car Cross Montaña (pendiente aprobación Dpto. Técnico).
  - o Neumáticos:
    - Del tipo admitido en CEAX, pero de marca libre. En caso de duda, será el Delegado Técnico RFEDA quien determine la validez de un neumático propuesto.
    - La profundidad mínima **de cualquier canal del dibujo** de la banda de rodadura deberá ser, en cualquier parte, de **1,6** mm.
  - o Relación de transmisión final (piñón-corona):
    - Según la siguiente tabla.
- o Validez de los chasis:
  - Homologados ante la RFEDA: únicamente los fabricados desde el 01.01.2016. **Será responsabilidad del concursante demostrar, con documentos oficiales del fabricante, que su chasis ha sido fabricado posteriormente a la fecha indicada.**
  - Homologados conforme al Art. 279B del Anexo J al CDI (FIA Cross Car): no están admitidos.

RELACIÓN GRUPO FINAL	
Motor	Relación
Suzuki K6-K7	44/13
Suzuki K8-L0	44/13
Suzuki L1-L7	47/14
Yamaha 850	42/12
Yamaha 890	42/12
Yamaha R6	44/13



## 12. CEM – VARIOS: DEPOSITOS CAT. 1

### CATEGORIA 1

#### **GT's de cualquier procedencia**

- De acuerdo al ~~Anexo Técnico al Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña~~ Artículo 258-1 del Anexo J al CDI para Categoría 1, con las siguientes condiciones:
  - ~~Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible deba ser homologado FIA, deberán respetar la reglamentación de procedencia.~~
  - ~~Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible no deba ser homologado FIA, estarán exentos de montarlo.~~
  - ~~Todos los vehículos GT de cualquier procedencia deben llevar depósito de seguridad homologado FIA según lo establecido en el Anexo J – Artículo 258-1.9.2.~~ A partir del 01.01.2025, todos los vehículos GT de cualquier procedencia deben llevar depósito de seguridad homologado FIA según lo establecido en el Artículo 258-1.9.2 del Anexo J al CDI.
  - Estos vehículos serán clasificados en base a su "Performance Factor" en la clase que se determine en el Reglamento Deportivo.

#### **Turismos de cualquier procedencia**

- De acuerdo al Anexo Técnico al Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA para Categoría 1, con las siguientes condiciones:
  - Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible deba ser homologado FIA, deberán respetar la reglamentación de procedencia.
  - Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible no deba ser homologado FIA, estarán exentos de montarlo.
  - Los vehículos que no provengan de un grupo concreto (los E1 FIA según reglamento 2019 o anteriores), estarán exentos de montar un depósito homologado FIA.
  - A partir del 01.01.2025, todos los vehículos Turismos de cualquier procedencia deben llevar depósito de seguridad homologado FIA según lo establecido en el Artículo 258-1.9.2 del Anexo J al CDI.
  - Estos vehículos serán clasificados en base a su "Performance Factor" en la clase que se determine en el Reglamento Deportivo.





## 13. CEK – REESTRUCTURACIÓN SEGURIDAD


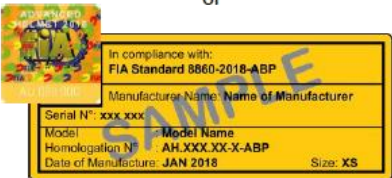


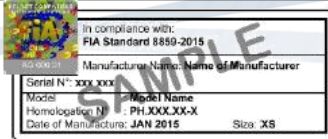
	Casco	Collarín	Mono	Guantes	Costillar	Botas
Academy	Obligatorio  Ver documento: "Recognised Standards for Helmets in Karting"  <a href="#">Descargar</a>	Obligatorio	Obligatorio homologado  Norma CIK-FIA 2013-1 Nivel 2	Obligatorio  Guantes que cubran toda la mano y muñeca	Obligatorio	Obligatorio  Botas altas que recubran los tobillos
Mini		Recomendado	o  Norma FIA 8877- 2022  <a href="#">Descargar</a>	u  Homologado Norma FIA 8877- 2022	Obligatorio homologado  Norma FIA 8870- 2018	u  Homologado Norma FIA 8877- 2022
Junior						
Senior						
KZ						

- El uso, mantenimiento y decoración de los elementos de seguridad del piloto deberá ser conforme al Anexo L al CDI vigente.
- Los monos de la norma CIK-FIA 2013-1 Nivel 2 son válidos durante 5 años desde su fecha de fabricación.
- Todos los cascos deberán llevar la correspondiente pantalla que permita una correcta visión y no transforme los colores.
- El uso de accesorios en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente.
- Los soportes de cámaras o de cualquier otro tipo, están prohibidos.
- El uso de joyas (collares, cadenas, piercing, etc.) está prohibido, por razones de seguridad, durante todo el transcurso de la prueba.
- En caso de lluvia, se autoriza el montaje de un sistema de ventilador circular adaptado al casco, sin desmontar la pantalla o alterar cualquiera de las características homologadas del casco.



## 14. SEGURIDAD FIA

### CASCOS AUTOMOVILISMO: SOLO NORMAS FIA (LT Nº 25)

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR <sup>1</sup>	Recognised to be used without FHR
FIA 8860-2018 and 8860-2018-ABP	 OR 	YES	YES
FIA 8860-2010 <div>NOT VALID AFTER 31.12.2028</div>	 OR 	YES	YES
FIA 8859-2015		YES	YES



# 14. SEGURIDAD FIA

## CASCOS AUTOMOVILISMO: SOLO NORMAS FIA (LT Nº 25)

**Técnico RFEDA**  
@TecnicoRFEDA

**!! Recordatorio de cascos !!**  
desde el 01.01.2024

En los Campeonatos de España únicamente se pueden emplear cascos de alguna de las normas @fia en vigor. Son estas tres:

- FIA 8860-2018/ABP
- FIA 8860-2010
- FIA 8859-2015

Están recogidos en la Lista Técnica Nº25

Las normas ~~X~~ Snell ya no están reconocidas ~~X~~ para ser empleadas en competición.

Si tu casco tiene una etiqueta de norma Snell 2010 / 2015 o 2020, asegurate de que también cuenta con una de las etiquetas con holograma mencionadas anteriormente.

2/2

FIA		Liste N° 25	
STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR <sup>1</sup>	Recognised to be used without FHR
<del>Snell SA 2015</del> <del>NOT VALID AFTER 31.12.2023</del>	<del>SA2015</del> 	<del>NO</del>	<del>YES</del>
<del>Snell SA 2010</del> <del>NOT VALID AFTER 31.12.2023</del>	<del>SA2010</del> 	<del>NO</del>	<del>YES</del>
<del>Snell SAH 2010</del> <del>NOT VALID AFTER 31.12.2023</del>	<del>SAH2010</del> 	<del>NO</del>	<del>YES</del>

# 14. SEGURIDAD FIA

## EQUIPAMIENTO SEGURIDAD: HOLOGRAMA OBLIGATORIO



**Técnico RFEDA**  
@TecnicoRFEDA

**Recordatorio !!**

A partir del 01.01.2024, los guantes, calzado y ropa interior ignífuga (excepto calcetines) con norma FIA-8856-2000 deben llevar holograma FIA, tal y como se describe en las páginas 15 y 24 de la Lista nº 27 🖱️ :

[fia.com/sites/default/...](https://fia.com/sites/default/...)

@TecnicoRFEDA

@RFEdeA

In compliance with FIA  
Standard 8856-2000  
Manufacturer name  
Year of manufacture: 2016

+



FIA Hologram on the interior of the cuff



# 14. SEGURIDAD FIA

## DOBLE EXTINTOR MANUAL: SOLO RALLYES FIA, POLVO ABC, NOVEC, FX G-TEC FE36

### 7.3 Manual extinguishers

**7.3.1** All cars must be fitted with one or two fire extinguishers in compliance with Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder or with FIA Standard 8865-2015 (Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder do not apply in the latter case).

FIA Championships as from 01.01.2024 / Rally Cars:

All cars must be fitted with two fire extinguishers in compliance with Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder or with FIA Standard 8865-2015 (Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder do not apply in the latter case).

Permitted extinguishants for Rally 1 cars: see Article 253-18.23.

Installation of the second manual extinguisher: in accordance with Article 7.3.6 below. It can be installed in the cockpit or the luggage compartment.

As from 01.01.2024, at least one of the two compulsory manual extinguishers must be High Voltage compatible (see Article 253-18.23).

As from 01.01.2026, both manual extinguishers must be High Voltage compatible (see Article 253-18.23).

### 18.23 Fire extinguisher

Fire extinguishers must be in compliance with Appendix J according to the relevant Class.

#### Systems mounted

Only systems with an extinguishing medium proven to not create a conductive atmosphere and in compliance with the below list are authorized:

- Novec 1230 or FX G-TEC FE36

More than one type of fire extinguisher may be necessary to cope with the different types of flammable components.

There must also be two exterior handles which may be operated from a distance by a hook.

Furthermore, a means of triggering from the outside must be combined with the general circuit breaker switches.

#### Manual extinguishers:

They must comply with article 7.3 and can either be ABC type extinguishers or have an extinguishing medium proven to not create a conductive atmosphere and in compliance with the below list:

- Novec 1230
- FX G-TEC FE36



# 14. SEGURIDAD FIA

## VISIBILIDAD DE LA CENTRALITA DEL SISTEMA DE EXTINCIÓN.

### 7.2.3

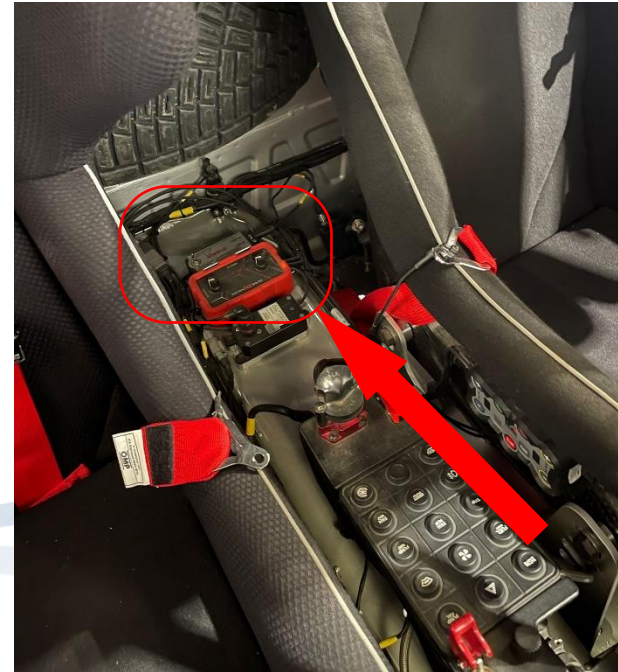
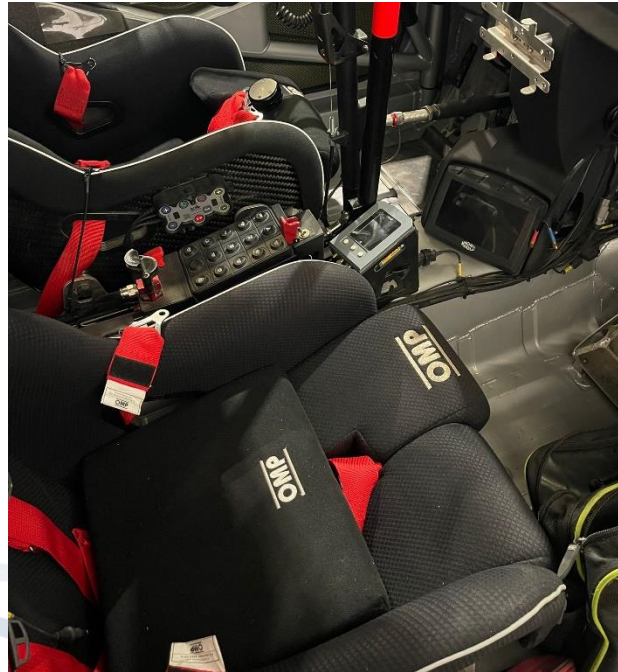
Le pilote (et le copilote si applicable) assis normalement, son harnais de sécurité étant attachés et le volant en place, doit pouvoir déclencher manuellement le système d'extinction.

Le système d'activation électrique (boîtier électrique) doit être installé dans une position où les voyants lumineux sont visibles pour un officiel de la compétition sans démonter aucun élément du véhicule, quand le/ les occupant(s) est/ sont assis normalement. Il n'est pas permis d'installer le boîtier électrique sous les sièges.

The driver (and co-driver where applicable) must be able to trigger the extinguishing system manually when seated normally with his safety harnesses fastened and the steering wheel in place.

The electric activation system (electrical box) shall be installed in a location where the status lights are visible to a competition official without dismounting any vehicle components when the occupant(s) is(are) seated normally.

It is not permitted to install the electrical box under the seat.



# 14. SEGURIDAD FIA

## VISIBILIDAD DE LA CENTRALITA DEL SISTEMA DE EXTINCIÓN.

### 7.2.3

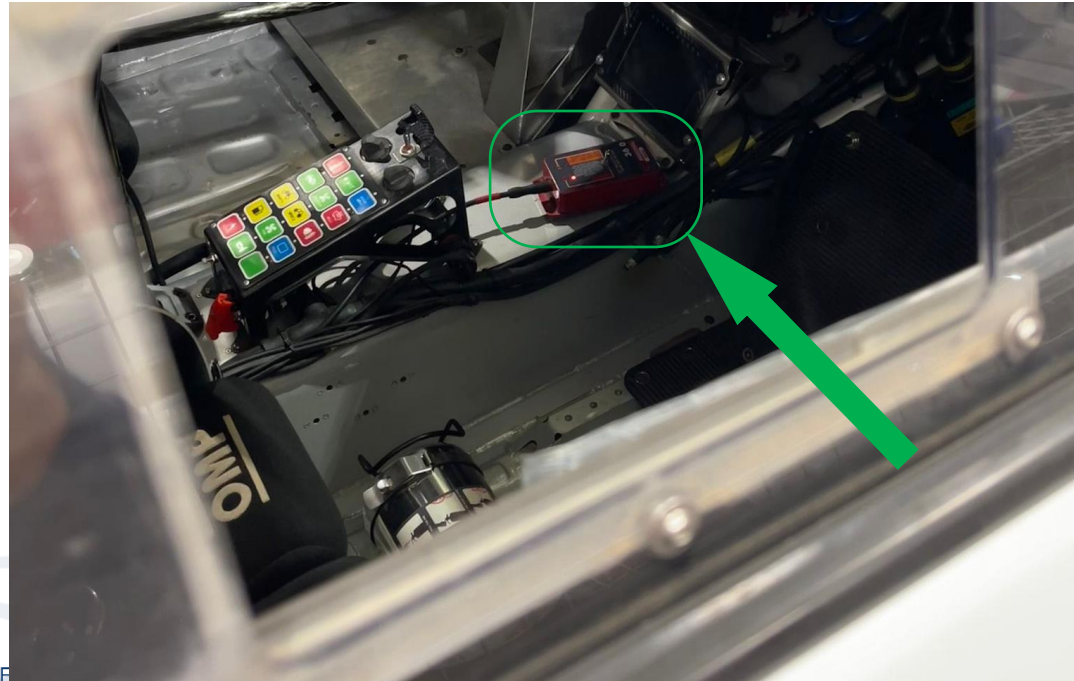
Le pilote (et le copilote si applicable) assis normalement, son harnais de sécurité étant attachés et le volant en place, doit pouvoir déclencher manuellement le système d'extinction.

Le système d'activation électrique (boîtier électrique) doit être installé dans une position où les voyants lumineux sont visibles pour un officiel de la compétition sans démonter aucun élément du véhicule, quand le/ les occupant(s) est/ sont assis normalement. Il n'est pas permis d'installer le boîtier électrique sous les sièges.

The driver (and co-driver where applicable) must be able to trigger the extinguishing system manually when seated normally with his safety harnesses fastened and the steering wheel in place.


The electric activation system (electrical box) shall be installed in a location where the status lights are visible to a competition official without dismounting any vehicle components when the occupant(s) is(are) seated normally.

It is not permitted to install the electrical box under the seat.



## 14. SEGURIDAD FIA

### RECORDATORIO: INTERPRETACIÓN CADUCIDADES LISTAS TÉCNICAS

Photo	Numéro homologation <i>Homologation number</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Tailles <i>Sizes</i>	Début d'Homol. <i>Beginning of homol.</i>	Fin d'Homo. <sup>(1)</sup> <i>End of homol.<sup>(1)</sup></i>
			ST5 Carbon (R, NR)	XS (54) S (55-56) M (57-58) L (59)	02.2015	02.2020

#### COMO NORMA GENERAL:

LOS ELEMENTOS QUE TIENEN LA FECHA DE FABRICACIÓN EN LA ETIQUETA DE HOMOLOGACIÓN NO TIENEN UNA FECHA FIN DE VALIDEZ, SINO QUE DEJAN DE SER ADMITIDOS CUANDO LA NORMA DEJA DE SER VÁLIDA.



## 14. SEGURIDAD FIA

### RECORDATORIO: INTERPRETACIÓN CADUCIDADES LISTAS TÉCNICAS

[!\[\]\(dfbd6b3763a6d1d9afaa974f64e2e4b5\_img.jpg\) EN CLIQUANT ICI, VOUS POUVEZ TELECHARGER TOUTES LES FICHES DE PRESENTATION](#)  
[!\[\]\(b89ecf30df3dbaee65fa9f1829524a6e\_img.jpg\) IF YOU CLICK HERE, YOU CAN DOWNLOAD ALL THE PRESENTATION FORMS](#)

Numéro homologation <i>Homologation number</i>	Type de produit <i>Type of product</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Début d'Homol. <i>Beginning of homol.</i>	Fin d'Homo. <sup>(1)</sup> <i>End of homol.<sup>(1)</sup></i>	Produit valide jusqu'au <sup>(2)</sup> <i>Product valid until <sup>(2)</sup></i>
DC.001.18-O	Overalls	OMP	ONE ART.A	12.2018	12.2028	2038
DC.002.19-O	Overalls	ALPINESTARS	TECH VISION	02.2019	02.2024	2034
DC.003.19-Z	Shoes	SPARCO	MB CREW	03.2019	03.2024	2034
DC.004.19-O	Overalls	SPARCO	R553	04.2019	04.2024	2034

### COMO NORMA GENERAL:

LOS ELEMENTOS QUE TIENEN LA FECHA FIN DE VALIDEZ. DEJARÁN DE SER VÁLIDOS CUANDO LLEGUE LA FECHA O EN CASO DE QUE LA NORMA DEJE DE SER ADMITIDA PARA EL GRUPO EN CUESTIÓN.







## 15. DUDAS INTERPRETACIÓN REGLAMENTARIA

**¿TENÉIS ALGUNA DUDA DE INTERPRETACIÓN  
REGLAMENTARIA QUE CONSIDERÉIS DE  
RELEVANCIA Y QUERÁIS RESOLVER?**





Real Federación Española  
de Automovilismo

Contacto Departamento Técnico:

**DIRECTOR TÉCNICO**

Fernando Álvarez Aragonés  
[fernando.alvarez@rfeda.es](mailto:fernando.alvarez@rfeda.es)



**INGENIERO HOMOLOGACIONES**

Héctor Atienza Díaz  
[hector.atienza@rfeda.es](mailto:hector.atienza@rfeda.es)



**SECRETARIO TÉCNICO**

Julio Castrejón Palao  
[julio.castrejon@rfeda.es](mailto:julio.castrejon@rfeda.es)



**MUCHAS GRACIAS**

