

REGLAMENTO DEPORTIVO 2024

Campeonato de España de Turismos

ÍNDICE

- ART.1: Organización
- ART.2: Obligaciones y condiciones generales
- ART.3: Aspirantes y Licencias
- ART.4: Número de vehículos participantes
- ART.5: Inscripciones
- ART.6: Pruebas puntuables - horarios
- ART.7: Distancia a recorrer
- ART.8: Anulación de una prueba
- ART.9: Números de carrera, nombre del piloto y publicidad obligatoria.
- ART.10: Oficiales
- ART.11: Instrucciones y comunicación a los concursantes
- ART.12: Sanciones
- ART.13: Entrenamientos privados
- ART.14: Condiciones generales de los vehículos
- ART.15: Disciplina general en paddock, boxes, Pit Lane y uso de las instalaciones
- ART.16: Disciplina general de seguridad
- ART.17: Pit Lane y asistencia en los boxes
- ART.18: Verificaciones
- ART.19: Verificaciones preliminares
- ART.20: Verificaciones técnicas
- ART.21: Briefing
- ART.22: Neumáticos
- ART.23: Peso
- ART.24: Entrenamientos oficiales. Normas generales
- ART.25: Entrenamientos oficiales. Normas específicas y designación de piloto
- ART.26: Interrupción de los entrenamientos
- ART.27: Parrilla de salida
- ART.28: Hándicaps
- ART.29: Relevos
- ART.30: Procedimiento de salida
- ART.31: Carrera
- ART.32: Neutralización de la carrera mediante un SAFETY CAR
- ART.33: Suspensión de la carrera
- ART.34: Reanudación de la carrera
- ART.35: Llegada
- ART.36: Parque cerrado
- ART.37: Clasificación
- ART.38: Ceremonia de pódium
- ART.39: Puntuación
- ART.40: Clasificación final y resultados a retener
- ART.41: Trofeos de España
- ART.42: Reclamaciones y apelaciones
- ART.43: Estabilidad e interpretación del Reglamento

ARTÍCULO 1. ORGANIZACION

1.1 V-Line Organización, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) organiza para la temporada **2024 el Campeonato de España de Turismos (CET)**

1.2 De este certamen se derivan:

- **Campeonato de España de Pilotos Clase 1**
- **Campeonato de España de Pilotos Clase 2**
- **Campeonato de España de Pilotos Clase 3**
- **Trofeo de España D3**
- **Trofeo de España D4**
- **Trofeo de España D5**
- **Trofeo Juan Fernández**
- **Trofeo Junior**

~~Copa de España de Pilotos TCR~~

1.3 La Clase 3 la formarán las categorías: D3-D4-D5

~~1.4 Al estar el CER dividido en tres (3) categorías independientes (Clase 1, Clase 2 y Clase 3), en aquellas pruebas en que se disputen carreras totalmente independientes, la Clase 1 tendrá su parrilla de salida (junto con los GT), mientras que las Clase 2 y 3, tendrán la suya propia.~~

~~Los pilotos que así lo soliciten, podrán participar en dos clases distintas en la misma carrera, siempre y cuando lo hagan con vehículos de clases diferentes.~~

1.4 El Comité Organizador del **CET 2024** estará formado por:

Presidente: Guillem Perez Chertó

Vocales: Montse Contijoch Herrera

Francesc Gutiérrez Agüi

Alex García Belisario

ARTÍCULO 2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1. Todos los concursantes y pilotos participantes en los eventos citados en el Art. 1.2, se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar — por orden de prelación— las siguientes disposiciones:

- a) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE).
- b) El Reglamento Deportivo y Técnico de ~~la Campeonato de España de Resistencia.~~ **del Campeonato de España de Turismos**
- c) El Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito (RDVC) (en lo que sea de aplicación).
- d) El Reglamento Particular de la Prueba

2.2. El Código Deportivo Internacional (CDI) será de aplicación —con carácter prioritario— en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3. Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del CDI, así como de los demás reglamentos aplicables.

2.4. Si un concursante no puede estar presente en la prueba, debe designar a su representante por escrito. Un piloto, durante toda la carrera, es responsable del vehículo, debiendo asegurarse que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba. Esta responsabilidad es al mismo tiempo individual con la del concursante.

2.5. Los concursantes deben asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

2.6. Tal y como contempla el Anexo 1 de las **PCCCTCE 2024** (Servicios Médicos), y con la finalidad de la puesta a punto de los servicios de intervención rápida en caso de accidente, se podrá realizar un ejercicio de extracción por parte de los servicios médicos de cada uno de los circuitos, coche K. Para este fin, en cada prueba del campeonato y antes de las verificaciones, se podrán asignar dos vehículos, que en ningún caso serán repetitivos, para realizar el ejercicio de extracción. El segundo vehículo se considerará como reserva. Estos vehículos serán designados por el organizador o por el Director de Prueba.

2.7. Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

ARTÍCULO 3. ASPIRANTES Y LICENCIAS

3.1. El **CET es un certamen** de carácter nacional y está reservado a pilotos de cualquier nacionalidad. Todos los pilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas a continuación y válidas para el año en curso.

TIPO DE LICENCIA/PERMISOS	DEFINICION	APLICACIÓN-DURACION	OBSERVACIONES
Internacional	ITA.ITB.ITC-C.ITD-C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31-12-2024	PUNTUA Y BLOQUEA
Piloto GRADO A	PA (ó similar 2024)		
Piloto GRADO A - Circuitos	PA/C (ó similar 2024)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTUA NI BLOQUEA
Permiso de un solo evento Piloto	PPA _R (ó similar 2024)		

Los deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA podrán participar – puntuando y bloqueando - siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y la RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

En cualquier caso, deberán tener una edad mínima de dieciséis años cumplidos durante el año de la solicitud de la licencia

Excepcionalmente, se permitirá participar a pilotos que cumplan 15 años durante la temporada siempre y cuando, compitan en vehículos con una relación peso/potencia igual o superior a 3,5 kg/CV.

Para la evaluación de la relación peso/potencia se tomará en consideración el peso mínimo del vehículo, según el reglamento y/o ficha de homologación y la potencia motor declarada oficialmente.

ARTÍCULO 4. NÚMERO DE VEHÍCULOS PARTICIPANTES

El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos oficiales y carreras será conforme a la normativa establecida en el Artículo 6 del RDVC

ARTÍCULO 5. INSCRIPCIONES

5.1. Todos los equipos que deseen participar en una prueba deberán rellenar correctamente el formulario oficial de inscripción, disponible en la www.vlineorg.com

Para cualquier duda al respecto pueden enviar un e-mail a: montse@vlineorg.com

5.2. Un concursante podrá inscribir uno, dos o tres pilotos por vehículo

Los pilotos que así lo soliciten, podrán participar en dos clases distintas en la misma carrera, siempre y cuando lo hagan con vehículos de clases diferentes.

5.2.1 Cada concursante tendrá que indicar los datos de su/s piloto/s en el formulario de inscripción de cada prueba, y este será el valido para todo el desarrollo de la misma. Posteriormente en las verificaciones, cada equipo designará al piloto que va a conducir en cada sesión de entrenamientos cronometrados, siendo identificados mediante pulseras inviolables y/o adhesivos de diferente color, en función de la sesión en que vayan a participar (Artículo 27.8).

5.3 Una vez finalizado el plazo de inscripción, cualquier equipo podrá cambiar los pilotos o vehículo hasta el momento de finalización de las verificaciones. Todos estos posibles cambios, deberán contar con la autorización por parte del Colegio de Comisarios Deportivos. Este cambio será autorizado siempre por razones de fuerza mayor o de interés, entendidas como tales por el Colegio (si este cambio conllevara que el equipo fuera de un único piloto, le será de aplicación la normativa específica para estos casos).

Al cierre de estas verificaciones se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba.

5.4. El plazo de **cierre de inscripciones a las pruebas queda fijado a las 14.00h del viernes de la semana previa a la de la celebración** de la prueba en el que se desee participar.

5.5. Los derechos de inscripción, por prueba serán los siguientes:

- **Clase 1: 1.290€+IVA (un piloto) o 1.395€+IVA (2 pilotos)**
- **Clase 2: 1.045€+IVA (un piloto) o 1.095€+IVA (2 pilotos)**
- **Clase 3: 940€+IVA (un piloto) o 990€+IVA (2 pilotos)**

Todas ellas incluyen las sesiones de entrenamientos libres.

5.6. El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a lo establecido en el Artículo 3.14 del CDI.

5.7 La relación de pases personales entregados por equipo son los siguientes:

De carácter anual

- 2 pases de piloto
- 1 pase de Pit Lane para el manager del equipo
- 4 pases de Pit Lane para mecánicos
- 8 pases de Paddock
- 3 adhesivos muro

Por Prueba

- 1 Parking Paddock
- 2 Parking Pilotos
- 2 Parking Invitados

5.8. Todos aquellos equipos que tengan un problema de cualquier índole y no puedan participar en ninguna sesión de entrenamientos cronometrados y carreras, se les devolverá el importe correspondiente al 50% de la inscripción.

5.9. El concursante deberá declarar el vehículo/s inscritos mediante la documentación requerida por el artículo 1.2.a del Reglamento Técnico.

ARTÍCULO 6. PRUEBAS PUNTUABLES – HORARIOS

6.1. **El CET 2024** se desarrollará en SEIS (6) pruebas

6.2 El calendario es el siguiente:

- **Portimao: 6-7 Abril**
- **Navarra: 8-9 Junio**
- **Motorland: 13-14 Julio**
- **Jerez: 7-8 Septiembre**
- **Valencia: 5-6 Octubre**
- **Barcelona: 23-24 Noviembre**

6.3. El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar la fecha y lugar de una o varias pruebas del calendario.

6.4. Cualquier prueba deberá desarrollarse en base al siguiente orden de actividades:

- a) Apertura y cierre de inscripciones.
- b) Publicación Lista de Inscritos.
- c) Verificaciones.

- d) Marcaje de Neumáticos, si lo hubiere.
- e) Briefing.
- f) Entrenamiento(s) Oficial(es).
- g) Carrera(s).
- h) Ceremonia de entrega de premios.

ARTÍCULO 7. DISTANCIA A RECORRER

Tipos de pruebas:

7.1.- - 2 carreras de 48' ó 50' más una vuelta

7.2.- - Única carrera, siendo la duración de 2 horas más una vuelta (Barcelona).

Excepcionalmente el Director de Carrera podrá acortar la duración máxima por motivos de seguridad.

ARTÍCULO 8. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

El Comité Organizador se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor a 25 vehículos.

ARTÍCULO 9. NÚMEROS DE CARRERA, NOMBRE DEL PILOTO Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA

9.1 Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número asignado por el Comité Organizador en la primera prueba que participe. Dicho dorsal podrá ser modificado si el organizador así lo estima oportuno. El nombre del piloto (-s) deberá ir con letras blancas bien legibles, de una altura máxima de 10 cm, sobre el cristal de las ventanas laterales posteriores.

9.2 Tanto los números de carrera como el/los nombre(s) del (de los) piloto(s) deberá(n) figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.

9.3 Publicidad obligatoria

La publicidad debe ir situada, en el vehículo y mono ignífugo, según se indica en el Anexo publicado a tal efecto. Es obligatorio llevar sobre el vehículo y el mono ignífugo, los adhesivos con los logos y los bordados de los patrocinadores exactamente en el lugar previsto y sin efectuar sobre ellos modificación alguna.

ES RESPONSABILIDAD DE CADA CONCURSANTE LA COLOCACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PUBLICIDAD OBLIGATORIA EN SU LUGAR RESPECTIVO ANTES DE LAS VERIFICACIONES OFICIALES Y DEBERÁ PERMANECER EN SU SITIO DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERA.

La falta de una o varias de las publicidades obligatorias llevará consigo la no participación o descalificación de la prueba.

La publicidad es libre en los espacios no ocupados por los patrocinadores, quedando prohibida la presencia o mención de cualquier otra marca que sea competencia de los Patrocinadores Oficiales del CET.

Todos los vehículos **deberán llevar una placa de V-LINE ORG y CET**, que a tal efecto les será entregado, en el salpicadero del coche, colocado de manera visible para la cámara on-board.

ARTÍCULO 10.- OFICIALES

10.1 V-Line Org nombrará los siguientes oficiales y sus nombres serán comunicados a la RFEDA para su aprobación, si procede:

- Presidente del colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Prueba, que actuará como starter de la Prueba.
- Delegado Técnico.

ARTÍCULO 11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

11.1. Es obligatorio para todos los vehículos participantes en Clase 1 y GT, tener instalado y en funcionamiento el Display ChronoLive de Dirección de Carrera, siguiendo las indicaciones del fabricante.

El Display se podrá utilizar desde Dirección de Carrera para comunicar decisiones a los participantes, y para

mostrar cualquier tipo de bandera.

La información recibida por los equipos a través del Display, será prioritaria. Toda la información de los Display será válida para cualquier decisión que puedan tomar los Comisarios Deportivos, durante y posterior a la carrera.

En caso de mala instalación o mal funcionamiento del Display, la responsabilidad será del equipo participante, pudiendo ser sancionado según el Anexo 1.

Se recomienda a los participantes de las Clases 2-3, la instalación del Display.

ARTÍCULO 12. SANCIONES

12.1. Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que —a su exclusivo criterio— disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) reglamento(s) aplicable(s).

Asimismo, podrán actuar a petición del Director de Carrera o del Director de Prueba.

12.2. “Incidente” significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos, o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión evitable.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir en el deporte del automóvil y sus competiciones.

12.3. Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un “Incidente”, así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

12.4. Si los Comisarios Deportivos investigan un “Incidente”, deben informar al equipo o equipos que esté(n) implicado(s), mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones del circuito lo permitan).

Si un piloto está implicado en una colisión o en un “Incidente” y ha sido informado por los Comisarios Deportivos de dicha circunstancia antes de cumplirse TREINTA (30) minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

12.5. Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un “Incidente”, las penalizaciones establecidas en el Anexo 1.

12.6. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (TNAD) de la RFEDA, de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un “Incidente”.

12.7. El TNAD, podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un “Incidente”, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEDA y disposiciones concordantes.

12.8. Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales llevarán consigo la anulación de cuantos tiempos se consideren oportunos o la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, pudiendo llegar a la descalificación en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.

No obstante, los Comisarios Deportivos podrán diferir de los entrenamientos a la carrera, las siguientes penalizaciones en tiempo:

- a) a sumar al tiempo total invertido en carrera.
- b) de paso por Pit Lane (Drive Through).
- c) de parada en el Pit Lane (Stop & Go).

Estas dos últimas sanciones deben establecerse indicando el momento de su aplicación (como norma habitual en las TRES (3) primeras vueltas de la carrera).

Asimismo, deberá tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 19 de las PCCCTCE.

12.9. En carrera, los incidentes susceptibles de ser sancionados con una penalización podrán ser resueltos inicialmente, como norma general, con una penalización de paso por Pit Lane, o en su defecto, si los Comisarios Deportivos lo consideran insuficiente, por una parada en Pit Lane (Stop & Go) de tantos segundos como consideren oportuno, pudiendo elevarla finalmente hasta la descalificación en aquellos supuestos cuya gravedad así lo requiera.

Por otra parte, en aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo aconsejen, podrá diferirse la aplicación de la correspondiente sanción a la siguiente carrera de la misma prueba (en el supuesto de celebrarse más de una), o trasladar la misma a carreras a celebrar en la(s) siguiente(s) prueba(s).

12.10. Penalizaciones en tiempo.

Si los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización en tiempo inmediata (Drive Through o Stop & Go), se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Los Comisarios Deportivos indicarán a la Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregará una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.
- b) Desde el momento en que se ha señalado en el puesto de Dirección de Carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.
- c) Definiciones:
 - c.1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.
 - c.2.) Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "STOP" escrita en blanco.

A partir del momento en que el vehículo esté parado, el oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "GO" escrita en blanco.

Los Stop & Go, serán como mínimo, de DIEZ SEGUNDOS, y, si se conmutan en tiempo, serán por VEINTICINCO SEGUNDOS, más los DIEZ CITADOS, aumentándose en múltiplos de CINCO segundos.

- d) En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stops & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.
- e) En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Una vez se retire el vehículo de seguridad la sanción deberá cumplirse en el siguiente paso por la entrada del Pit-Lane.
- f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las TRES (3) últimas vueltas o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:
 - f.1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.
 - f.2.) Parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se podrán añadir los segundos que se estimen oportunos, aumentando en múltiplos de CINCO (5) segundos.
- g) Todas las penalizaciones en tiempo posteriores al final de carrera llevarán implícito el descuento del número de vuelta/s, correspondientes si diera lugar a ello.

12.11. Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 12.11 o 12.12 del Código Deportivo Internacional de la FIA.

12.12. Todos los pilotos sancionados en dos ocasiones por conducta antideportiva tendrán una sanción adicional correspondiente a la pérdida de diez posiciones en la parrilla de salida, que se hará efectiva en la siguiente carrera que participe.

ARTÍCULO 13. ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

Los entrenamientos privados vienen definidos en el Complemento 1 del Anexo "H" y son realizados sobre la base de un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

Está prohibido efectuar entrenamientos privados o cualquier tipo de prueba en el circuito en el que se vaya a celebrar una carrera (a excepción de la celebración de una prueba de cualquier otro certamen), en los días anteriores a los de la celebración de la prueba deportiva. Estos días son lunes, martes, miércoles, jueves y viernes de la misma semana (este último en función si el Organizador de la prueba lo habilita como jornada de entrenamientos privados y de pago).

Los entrenamientos privados del viernes anterior a una prueba o sábado por la mañana –que son realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y el que alquila la pista, forman parte deportiva de la prueba.

Todo aquel concursante que, por razones de fuerza mayor, necesite cualquier clase de excepción a este artículo deberá solicitarlo al Comité Organizador del Certamen, en forma de escrito razonado.

ARTÍCULO 14. CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

14.1. Está prohibida la instalación y/o utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, que permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit y viceversa, durante todo el desarrollo del entrenamiento oficial y las carreras, excepto los instalados por los comisarios y cronometradores de la prueba, con el objetivo de controlar el desarrollo de la misma.

Están permitidas las tomas de tiempos no oficiales automáticas. Si por el funcionamiento de estas los equipos necesitaran instalar algún elemento de medida –con fuente de alimentación- al muro de señalización (muro Pit-Lane), esta última (fuente de alimentación) deberá situarse en el suelo, nunca en la parte superior del muro.

14.2. Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos al vehículo y que este sea desde el vehículo (parado) al ordenador y no en sentido contrario.

14.3. Está permitida la intercomunicación entre el piloto, dentro de su vehículo en movimiento y las personas de su equipo, mediante la utilización de sistemas de radio, con la exclusiva función de transmisión de voz humana.

14.4. Es responsabilidad del concursante, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se registrará según lo establecido en el Anexo 3 del RDVC.

14.5. El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje es responsabilidad del concursante. El mal funcionamiento comportará, en el caso de entrenamientos, una parada obligatoria a los boxes, para su sustitución o reparación.

ARTÍCULO 15. DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES

15.1. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, motor home, vehículos, etc.) detrás de los boxes, deberá indicarlo al Comité Organizador quien será el único que podrá autorizarle a montarlo.

15.2. Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, no pueden acceder a Pit Lane y pista. Si a pesar de esta prohibición, algún menor de 16 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

15.3. Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba (debidamente acreditados) que se esté desarrollando en ese momento. La situación de los demás miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la "Vía Lenta" del Pit Lane asignada a cada concursante.

15.4. Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del concursante. Así como los animales en zonas prohibidas serán responsabilidad del concursante pudiendo acarrear una sanción para el equipo.

15.5. Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados una vez finalizada la prueba.

15.6. Los vehículos deberán permanecer en la vía lenta del Pit Lane hasta que la luz verde del semáforo de salida del Pit Lane se encienda, sólo en ese momento se autoriza a los vehículos dirigirse a la salida del Pit Lane a través de la vía rápida.

ARTÍCULO 16. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

16.1. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la parrilla de salida.

16.2. Durante la celebración de las carreras y entrenamientos cronometrados estará autorizado cambiar o reparar cualquier pieza del vehículo siempre y cuando sea a consecuencia de una avería y se haga en el Pit Lane (Vía lenta) frente al box (en caso de haberlo) o la zona asignada. No se permite ningún tipo de reparación dentro del Box.

Durante la sesión de entrenamientos cronometrados NO está permitido, añadir o quitar ningún líquido. Durante la carrera SI está permitido, siempre y cuando se siga el mismo procedimiento descrito en los Artículos 29.12 y 29.14.2.

16.3. Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), warm up, o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los comisarios en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los comisarios de pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

16.4. La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, warm-up, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 km/h.

16.5. Tanto a la entrada como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el Pit Lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

16.6. El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

16.7. En particular está prohibido:

- a) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera.
- b) Conducir sus vehículos en sentido contrario a la de la carrera, excepto que sea para retirar su vehículo de una posición peligrosa.

16.8. Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar todo el ancho de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro vehículo que esté a punto de doblarle, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarse en la primera oportunidad posible.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenir a este piloto, que otro vehículo más rápido intenta adelantarlo. Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

16.9. Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda:

Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de ella, pero no los bordillos y/o pianos.

Se considerará que un piloto ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con ella. (Artículo 2.d Capítulo 4 Anexo L del CDI FIA).

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del artículo 16.11 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede incorporarse a pista cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

16.10. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar varias veces de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo a arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

16.11. La realización de alguna de las maniobras descritas en los artículos 16.6, 16.7, 16.8, 16.9 y 16.10 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (por ej. una colisión evitable), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

16.12. Si un vehículo se para fuera del Pit Lane, deberá ser sacado lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos-

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el/ los comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo de la manera más segura y siguiendo las indicaciones de los Oficiales de Pista.

Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los oficiales de pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo 1 de este Reglamento.

16.12.1. Durante los entrenamientos, si un coche es recuperado mediante medios mecánicos, podrá reincorporarse a pista, pero ya no podrá mejorar sus tiempos.

16.12.2. Durante la carrera, si un coche es recuperado mediante medios mecánicos, podrá reincorporarse a la misma, siempre que no se haya cumplido LA MITAD del tiempo de carrera.

Una vez superada dicha mitad de la carrera deberá dirigirse al Parque Cerrado.

16.13. Todo vehículo abandonado por su piloto sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la pista, y dicho piloto debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los comisarios de pista.

El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.

16.14. Banderas amarillas.

Una o más banderas amarillas mostradas en los puestos de señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar si fuera necesario. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos o las carreras de una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las PCCCTCE.

Cualquier infracción de esta regla durante la carrera en una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

En un sector con banderas amarillas, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser como mínimo de 1" más lento respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

16.15. Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento. En este caso se seguirá el procedimiento establecido en las PCCCTCE.

16.16 Cámaras on board – Captación de imágenes.

Será obligatorio montar cámaras para grabación de imágenes, en los entrenamientos oficiales y en las carreras del **CET**.

Dichas cámaras deberán marcar la fecha y hora de cada carrera.

Se deberá cumplir con el Anexo 9, de las PCCCTCE **2024**:

La orientación de éstas debe ser hacia delante y paralela al eje longitudinal del vehículo.

La instalación y sujeción de estas cámaras deberá ser verificada por los Comisarios Técnicos.

El concursante será el responsable de su buen funcionamiento en todo momento, la memoria de la cámara deberá tener capacidad de almacenamiento de imágenes, al menos, para toda la duración de la sesión de entrenamientos o de la carrera completa en la que participe el vehículo, y las imágenes registradas por la misma estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de poder verificar un eventual incidente, resolver una eventual Reclamación o imponer una sanción referente al mismo.

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 9 de las Prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, las imágenes son propiedad de V-Line Organización, por lo que se prohíbe a los participantes cualquier manipulación o mal uso de ellas. Igualmente queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o Internet sin la debida autorización del Comité Organizador.

Dichas imágenes deben estar siempre a disposición de V-Line Org o de los Comisarios Deportivos de la prueba.

ARTÍCULO 17. PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

17.1. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.

17.2. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo:

- a) **VÍA RÁPIDA:** la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane. Todo vehículo que se encuentre en cualquier momento en esta vía, deberá encontrarse con el piloto a bordo del vehículo en orden de marcha.
- b) **VÍA INTERIOR:** la vía más próxima a los boxes, por este motivo es la única zona de Pit Lane donde está permitido trabajar en los vehículos.

Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente.

17.3. No está autorizado recibir asistencia en el interior del box una vez el vehículo haya salido del mismo, excepto lo contemplado en el Artículo 37.9 del presente Reglamento.

17.4. Si un piloto sobrepasa su box, o la zona asignada para su equipo en la vía interior, antes de haberse parado, sólo puede acceder a su zona siendo empujado por sus mecánicos, estando prohibido dar marcha atrás en el Pit Lane.

17.5. En una prueba en el que se celebren varias competiciones, los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante los entrenamientos y la carrera para la que se encuentren inscritos. Excepcionalmente, el Director de Prueba o Carrera, podrá autorizar que un vehículo de otra competición se mueva por el Pit Lane, siempre que lo haga con el motor parado y por la Vía lenta.

17.6 Queda terminantemente prohibido conducir marcha atrás en el Pit Lane y/o sin el motor en marcha.

ARTÍCULO 18. VERIFICACIONES

18.1. Las verificaciones se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el Reglamento Particular de cada prueba. Las verificaciones obligatorias se realizarán el mismo día de los entrenamientos oficiales, pudiendo realizarlas con carácter opcional el día de antes con autorización expresa del Comité Organizador.

18.2. Ningún vehículo podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba.

18.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán sancionados de acuerdo con lo establecido en este Reglamento, siendo las sanciones acumulativas durante la temporada.

18.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de la carrera.
- b) Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

ARTÍCULO 19.- VERIFICACIONES PRELIMINARES

Será de aplicación lo establecido en el artículo 18 de las PCCCTCE.

ARTÍCULO 20.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

20.1. Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el parque cerrado, o en cualquier otro lugar donde se hagan las mismas, y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

20.2. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.

20.3. Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación. Ningún lastre no declarado podrá ser tenido en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba. Los equipos que lo deseen podrán verificar el peso de sus vehículos, a título informativo.

20.4. Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica:

- a) Haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad.
 - b) Haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares.
- Deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto, (vehículo no conforme) ya sea por motivos técnicos o de seguridad, el vehículo deberá dirigirse a su box o a parque cerrado según corresponda.

20.5. El Dirección de Carrera y/o de Prueba puede solicitar, durante los entrenamientos y carrera, que cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente, sea parado y verificado por los Comisarios Técnicos.

20.6. Se someterá a verificación técnica el número de vehículos previsto en los reglamentos correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

20.7. Las verificaciones técnicas finales de la carrera deberán realizarse en presencia del concursante del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo, se podrá recurrir a dos mecánicos, designados por el concursante o su representante, para las tareas de desmontaje si los comisarios lo consideran oportuno.

20.8. Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un vehículo con el fin de controlarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del concursante o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto (debidamente anunciado) de verificación de una pieza retenida, no podrá formularse protesta alguna referida al origen de las citadas piezas.

20.9. En el caso de que se estableciera DOS (2) entrenamientos y/o DOS (2) carreras en la misma prueba y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintará —si ha lugar— el sujeto de la verificación, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

El concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiadas después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

20.10. Cuando se establezca DOS (2) entrenamientos y/o DOS (2) carreras en la misma prueba, en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda sesión de entrenamientos o la segunda carrera, el concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva la descalificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.

20.11. Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la descalificación de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estime otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica de los reglamentos del certamen.

ARTÍCULO 21.- BRIEFING

21.1. En cada prueba se deberá realizar un briefing. Éste se deberá programar, como mínimo, 60 minutos antes de la hora de inicio de la primera actividad en pista, del certamen en cuestión.

Si por motivos de fuerza mayor, no fuera posible llevar a cabo el briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático. En el Reglamento Particular de la prueba, se especificará el formato aplicable.

21.2. Todos los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba deberán estar presentes durante todo el briefing, y firmar la hoja de presencia.

A su vez podrán asistir los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado).

21.3. En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial de la prueba (horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán los posibles complementos, horarios, etc, entregados en el Briefing, ya que podrán estar sujetos a posibles actualizaciones o cambios respecto a los horarios, complementos, anteriores.

21.4. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de

presencia para proporcionarle los detalles del briefing.

ARTÍCULO 22. NEUMÁTICOS

22.1. Todos los participantes del CET deben utilizar, en cada prueba, los neumáticos de la marca PIRELLI, suministrados y marcados por RVR Services S.L. (Sr. Joan Rabadà: comercial@racingservices.es).

Igualmente será obligatorio que los neumáticos de lluvia sean de la marca PIRELLI

22.1.1.

El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para los entrenamientos cronometrados y carreras son los siguientes:

- **Clases 1-2: SEIS (6),**
- **Clase 3: CUATRO (4)** + dos (2) “comodín”, marcados en anteriores pruebas puntuables.
- Vehículos propulsión y vehículos cuya Ficha de Homologación o características técnicas deban llevar una medida diferente de los ejes delantero y trasero: **OCHO (8).**

22.1.2. Excepcionalmente en la **primera prueba** y para los equipos que participen por primera vez en cualquier prueba, el número máximo de neumáticos a utilizar será de:

- **Clases 1-2: OCHO (8),**
- **Clase 3: SEIS (6)**
- Vehículos propulsión y vehículos cuya Ficha de Homologación o características técnicas deban llevar una medida diferente de los ejes delantero y trasero: **DOCE (12).**

22.1.3. Los únicos neumáticos que se podrán utilizar tanto en los entrenamientos oficiales cronometrados como las carreras serán los marcados en cada prueba.

Únicamente para los entrenamientos libres o privados y warm up, con independencia de los neumáticos de la prueba (descritos en el párrafo anterior), se podrán utilizar cualquier neumático, estén o no marcados.

Se autoriza a remarcar neumáticos ya marcados en cualquier prueba anterior. Esto no será posible en la primera prueba.

22.2. Los Comisarios Técnicos serán quienes determinen el sistema de marcaje de neumáticos y a su vez vigilarán el cumplimiento de esta norma, sancionándose su incumplimiento por los Comisarios Deportivos. Dicho marcaje se efectuará en la hora reflejada en el Reglamento Particular.

22.3. Toda modificación o tratamiento, como rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido.

22.4. En una prueba, no se permite el cambio de neumáticos ya marcados, excepto en el caso de defecto de fabricación dictaminado por el suministrador y autorizado por los Comisarios Deportivos. En este caso, no habrá sanción por marcaje fuera del horario previsto.

22.5. Corresponde al Director de Carrera y/o Prueba, y sólo a ellos, juzgar si la pista está húmeda o mojada, y en este segundo caso, la decisión se comunicará a todos los concursantes lo más rápidamente posible.

Cuando se haya determinado por el Director de carrera y/o Prueba condiciones de pista mojada, la utilización de neumáticos (de seco o de agua) es libre, excepto el número máximo de neumáticos de seco (slick) (ver Artículo 22.1).

Sin embargo, esta decisión no afecta a la totalidad de la prueba, manteniéndose la limitación de neumáticos para el resto de la misma si no se vuelven a decretar condiciones de pista húmeda.

Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se estará a lo dispuesto en los artículos 24.8, 30.13, 31.3 y 31.4 respectivamente del presente Reglamento.

El Director de Carrera, así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos.

En el momento que el Director de Prueba y/o Carrera declare Pista mojada, los vehículos deberán encender la luz posterior de posición.

22.6 La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos de lluvia está prohibido tanto en entrenamientos como en carrera.

La utilización de neumáticos de agua será penalizada, sin estar declarada la carrera mojada por el Director de Carrera.

22.7 Será responsabilidad de los equipos rellenar debidamente la hoja de verificación de neumáticos con los códigos correspondientes, y entregarla a los Comisarios Técnicos.

22.8. Durante toda la duración de los entrenamientos oficiales cronometrados, se podrán colocar comisarios a la salida de boxes encargados de verificar que todos los vehículos lleven los neumáticos correctamente marcados. Asimismo, los Comisarios Técnicos encargados del marcaje de neumáticos deberán, también, supervisar los cambios de los mismos efectuados en cada box y comprobar que los vehículos salgan con neumáticos correctamente marcados.

El Director de Carrera, así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía, detectada en el control de neumáticos, que pudiera llevar a los Comisarios Deportivos a imponer la correspondiente sanción.

22.9. Si un concursante debe marcar fuera de los horarios y lugares previstos no se podrá realizar dicha operación, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos, en este caso será sancionado a excepción de los casos previstos en el Artículo 22.4 del presente Reglamento.

22.10 El uso de calentadores de neumáticos durante toda la duración de la prueba está prohibido. El incumplimiento de este punto será sancionado por los Comisarios Deportivos.

22.11 Si un equipo estropea uno o varios neumáticos marcados en cualquiera de las dos sesiones de entrenamientos cronometrados o en la primera carrera, los Comisarios Técnicos deberán evaluar si dichos neumáticos están en condiciones de hacer las carreras. Si por motivos de seguridad los Comisarios Técnicos acuerdan que no son utilizables, el equipo afectado podrá remarcar el mismo número de neumáticos rotos, siempre y cuando ya estén marcados en cualquier prueba anterior. Esto no será posible en la primera prueba del año, dejándolo a criterio de los Comisarios Deportivos.

Si tampoco tuviera neumáticos marcados en cualquier prueba anterior en condiciones mínimas de competir, podrán montar un neumático de recambio no marcado, si el Colegio de comisarios Deportivos lo juzga oportuno.

En los dos casos anteriormente citados (primera prueba del año o neumáticos de pruebas anteriores no utilizables), aunque los Comisarios Deportivos autoricen montar un neumático de recambio no marcado, se podrá aplicar una sanción en tiempo o posición a criterio de los Comisarios Deportivos.

22.12 En el supuesto de rotura de los neumáticos, en cualquier prueba, de los vehículos cuya Ficha de Homologación o características técnicas deban llevar una medida diferente de los ejes delantero y trasero, estarán autorizados a montar un neumático de recambio no marcado, con el consentimiento previo del Delegado Técnico.

22.13 Normativa para el cambio de neumáticos

22.13.1 Se autoriza el cambio de neumáticos, siempre que sean conformes a lo dispuesto en el Artículo 22.1 (primer párrafo)

22.13.2 Se deberá hacer a la altura de su box o zona de pit asignada y NO podrá coincidir con la PARADA de Hándicap-cambio de piloto.

22.13.3 Esta operación únicamente podrán realizarla un máximo de:

- CUATRO (4) mecánicos por vehículo, para los que equipen 4 o 5 tornillos.
- DOS (2) mecánicos por vehículo para los que equipen mono tuerca.

Los equipos podrán designar a un señalizador para indicar la maniobra del vehículo al Box.

22.13.4 Se autoriza el uso de gatos neumáticos en el caso de que el coche los porte y sean conformes en las verificaciones técnicas previas, en caso contrario el número máximo de gatos de accionamiento manual que se pueden utilizar en la operación será de dos (2).

22.13.5 Se autoriza el uso de pistolas neumáticas para el montaje y desmontaje de los neumáticos

22.14 En el caso de que el proveedor oficial de neumáticos no fuese capaz de suministrar los neumáticos de lluvia necesarios para todos los equipos, los Comisarios Deportivos de la prueba podrán tomar la decisión de autorizar la utilización de otro tipo de neumáticos, previa reunión con el Director de Prueba y el Delegado Técnico.

ARTÍCULO 23. PESO

Es el peso del coche en orden de marcha, en cualquier momento de la prueba, sin carburante, ni piloto, ni ningún otro añadido excepto (si fuese el caso) un lastre debidamente precintado.

PROCEDIMIENTO DE PESAJE

23.1. Durante el procedimiento de pesaje, ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea podrá ser colocada ni sacada del vehículo.

23.2. El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.

Las básculas oficiales serán las de la RFEDA y las de V-Line Org., siendo ambas las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal por defecto si es 1, 2, 3, 4 o por exceso en el caso de que sea 5, 6, 7, 8 o 9).

23.3. El peso de cualquier vehículo podrá ser verificado al final y/o en cualquier momento de los entrenamientos o carrera, a requerimiento de los Comisarios Deportivos.

23.4. El pesaje tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.

23.5. Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los Oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos correspondientes sean llevados a cabo con la mayor brevedad.

23.6. Los resultados del pesaje, así como la hora y la fecha en las que ha tenido lugar, serán entregados, por escrito, al piloto al finalizar la operación.

23.7. Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar las penalizaciones establecidas en el Anexo 1. Los Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

ARTÍCULO 24. ENTRENAMIENTOS OFICIALES. NORMAS GENERALES.

24.1. Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:

- a) Entrenamiento Libre: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.
- b) Entrenamiento Oficial cronometrado: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.
- c) Warm Up: Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera.

24.2. Para los equipos con 3 pilotos (en pruebas que no sean de 48' ó 50'), el entrenamiento Libre será obligatorio para el tercer piloto, ya que éste deberá acreditar haber tomado parte en al menos 5 vueltas de estos entrenamientos (art. 25.7), para poder tomar parte en la carrera

24.3. Durante los entrenamientos, un semáforo rojo/verde estará colocado a la salida de Pit Lane. Los vehículos sólo podrán salir de éste, cuando el semáforo verde esté encendido.

Además, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente, situado junto al semáforo rojo/verde, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen de Pit Lane si otros vehículos se aproximan por la pista.

24.4. Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los boxes, como en Pit Lane y en la pista, así como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante la carrera.

24.5. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida.

24.6. Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente.

24.7. Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

24.8. Corresponde al Director de Prueba y/o al Director de Carrera, y sólo a ellos, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos, y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase PISTA MOJADA a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista.

ARTÍCULO 25. ENTRENAMIENTOS OFICIALES. NORMAS ESPECÍFICAS Y DESIGNACIÓN DE PILOTO.

25.1. Los entrenamientos oficiales cronometrados se disputarán en dos o cuatro tandas en una única sesión. Esta tendrá una duración entre 45 y 75 minutos, dependiendo de si dichos entrenamientos se programan con todas las categorías juntas o separadas y serán admitidos a participar el número de vehículos establecidos en el RDVC.

25.2. Distribución de los pilotos en los entrenamientos oficiales cronometrados

25.2.1 Entrenamientos con categorías juntas

La sesión de entrenamientos oficiales cronometrados tendrá una **duración de 45 minutos**, que se distribuirán de la siguiente manera:

- 20 minutos para el primer piloto.
- 5 minutos para el cambio de pilotos.
- 20 minutos para el segundo piloto.

Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos tandas de entrenamientos oficiales cronometrados.

En el supuesto que haya un número de inscritos considerable en una prueba con categorías juntas, este podrá realizarse con el mismo procedimiento del 25.2.2 si se determina oportuno.

25.2.2 Entrenamientos con categorías separadas.

La sesión de entrenamientos oficiales cronometrados tendrá una **duración de 75 minutos**, que se distribuirá de la siguiente manera:

- 15 minutos para el primer piloto GT
- 5 minutos para el cambio de piloto
- 15 minutos para el segundo piloto GT
- 5 minutos para el cambio de categoría
- 15 minutos para el primer piloto **de la Clase 1-2-3**
- 5 minutos para el cambio de piloto
- 15 minutos para el segundo piloto **de la Clase 1-2-3**

Se mostrará bandera de cuadros cada vez que finalice la tanda de 15 designada a cada piloto.

El semáforo verde de salida de Pit Lane indicara a los pilotos que pueden incorporarse a pista para realizar su tanda de entrenamientos correspondiente, una vez finalizados los cinco (5) minutos de cambio de piloto anteriormente indicados.

Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos sesiones de entrenamientos oficiales que les corresponda. En el caso que sólo hicieran una sesión serán clasificados por el resultado de dicha sesión en la carrera correspondiente y ocupando el último lugar en la parrilla de la carrera cuya sesión de entrenamientos cronometrados no hubiese realizado.

Aquellos participantes que no cumplan los procedimientos expuestos en el presente artículo podrán ser sancionados a criterio de los Comisarios Deportivos.

25.2.3. Excepcionalmente, la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados puede tener una **duración de 40 minutos**, que se distribuirá de la siguiente manera:

- 10 minutos para el primer piloto Clase GT
- 10 minutos para el primer piloto **de la Clase 1-2-3**
- 10 minutos para el segundo piloto Clase GT
- 10 minutos para el segundo piloto **de la Clase 1-2-3**

Se mostrará una pancarta cada vez que finalice la tanda designada a cada piloto.

El semáforo verde de salida de Pit Lane indicara a los pilotos que pueden incorporarse a pista para realizar su tanda de entrenamientos correspondiente, una vez finalizados los diez (10) minutos de la anterior manga. Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos sesiones de entrenamientos oficiales que les corresponda.

25.2.4. El orden de las diferentes Clases en las tandas, puede variar en cada circuito

Aquellos participantes que no cumplan los procedimientos expuestos en el presente artículo serán sancionados a criterio de los Comisarios Deportivos.

25.3. Cada tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados deberá ser disputada únicamente por uno de los pilotos, debiendo informar en las verificaciones del piloto que tomará parte en cada una de ellas. Su incumplimiento será sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos.

Tras la hora de comienzo del entrenamiento, el concursante que no haya informado del piloto que efectúa los entrenamientos será sancionado con la anulación de los tiempos conseguidos.

Todos los tiempos conseguidos fuera del plazo permitido para su división serán anulados.

25.4. Si un piloto no pudiera tomar parte en los entrenamientos oficiales cronometrados, el Colegio de Comisarios Deportivos analizará la causa motivada y autorizará a su criterio la participación en la carrera correspondiente. Este piloto ocupará el último lugar de la parrilla.

25.5. Durante la parada de cambio de piloto:

- Se puede realizar cualquier operación mecánica en el vehículo, siempre y cuando se haga en la vía Interior del Pit Lane y a la altura de su box.
La realización de una operación mecánica en el interior del box comportará la anulación de los tiempos de la segunda tanda.
- No están permitidos los repostajes. Un repostaje implicará la anulación de los tiempos de la segunda tanda.

25.6. Los Comisarios Deportivos pueden aceptar la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las condiciones siguientes:

- a) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
- b) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito).
- c) Los vehículos admitidos saldrán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

25.7 En las pruebas donde puedan participar equipos con 3 pilotos, no será necesario que el tercer piloto haga la sesión de entrenamientos cronometrados, siempre y cuando acredite un mínimo de CINCO (5) vueltas en cualquiera de las sesiones de los entrenamientos libres.

ARTÍCULO 26. INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

26.1. Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos a causa de obstrucción de la pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de pista, y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de Pit Lane.

26.2. La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Prueba (en el caso de estar nombrado).

26.3. El Director de prueba, el Director de Carrera o sus adjuntos pueden interrumpir las sesiones de entrenamientos tantas veces y tanto tiempo como consideren necesario, para limpiar la pista o permitir el rescate de un vehículo. Siempre que sea posible, se recuperará el tiempo perdido por la suspensión, de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla.

Sólo en los casos de entrenamientos libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

26.4. En el caso que una o varias sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la clasificación de los pilotos admitidos a la salida.

26.5. Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus boxes, estando prohibido adelantar. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.

El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.

Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable.

Los vehículos que hayan quedado abandonados en el circuito serán recuperados y transportados al paddock para ser entregados a los equipos.

26.6. Neutralización de los entrenamientos “Full Yellow”.

En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de prueba o Director de Carrera o los Directores Adjuntos lo consideren oportuno, declararán la “sesión neutralizada” (Full Yellow).

Se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) El Director de Prueba/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje “sesión neutralizada” (Full Yellow).
- b) Todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito.
- c) Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de “Full Yellow” no serán tenidos en cuenta.
- d) Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de “Full Yellow”, le será aplicada la sanción establecida en el Anexo 1.

El final de procedimiento y la vuelta a la normalidad se comunicará como sigue:

- a) Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: “FIN NEUTRALIZACIÓN ENTRENAMIENTOS”.
- b) Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.
- c) Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización los tiempos volverán a tenerse en cuenta.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a cualquier cancelación seguirán el procedimiento establecido en las PCCCTCE.

26.7. Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el circuito, se hace necesario detener (bandera roja) o neutralizar (Full Yellow) los entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo del piloto causante de ello será anulado. En el caso de que un incidente implique a más de un vehículo, y los Comisarios Deportivos concluyan que algún piloto no tenga responsabilidad directa en el mismo, los Comisarios Deportivos podrán decidir no penalizarle.

26.8. En caso de no poder realizarse los ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS, el procedimiento para confeccionar la parrilla de la/s carrera/s seguirá el siguiente orden:

- Parrilla ordenada por los tiempos de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados que se hubiese disputado.
- Parrilla confeccionada con la media de los tiempos más rápidos realizados durante las sesiones de los entrenamientos libres.
- Parrilla determinada por el orden en la clasificación del Campeonato hasta la fecha.
- Sorteo de participantes en la prueba realizado por los Comisarios Deportivos.

A la hora de confeccionar las parrillas se tendrá en cuenta la clase del vehículo.

ARTÍCULO 27. PARRILLA DE SALIDA

27.1. Al final de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados, se publicará el mejor tiempo realizado por cada piloto, así como el orden de la parrilla de salida, contemplando un número máximo de equipos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.

La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados. Si dos o más pilotos están en el mismo tiempo, tendrán prioridad aquel que lo haya conseguido antes.

~~27.1.1 Los participantes con vehículos GT, saldrán agrupados siempre en la parte inicial de la parrilla. Según el número de vehículos participantes.~~

~~Si la parrilla de salida es conjunta, el Organizador, los participantes con vehículos GT, saldrán agrupados siempre en la parte inicial de la parrilla.~~

~~con la aprobación del Colegio de Comisarios Deportivos, separará la parrilla de salida del Campeonato de España de GT del CET CER, con una distancia aproximada de 30 metros, y liderados por un vehículo de seguridad.~~

27.2. Parrilla Carrera única

La parrilla de salida se establecerá en base al promedio obtenido de los mejores tiempos en cada tanda de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados.

Si alguno de los pilotos no hubiera podido realizar ningún tiempo en su sesión de entrenamientos correspondiente, el equipo será colocado en la parrilla en el último lugar. En el caso de que hubiera varios equipos afectados, serán ordenados según el mejor tiempo del piloto que hubiera realizado su sesión.

27.3. Parrilla Primera Carrera

La parrilla de salida de la primera carrera se confeccionará por defecto con el piloto que haya realizado la primera tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y será publicada, como mínimo, una hora antes de la salida de la carrera. Si un equipo quiere solicitar un cambio en el orden de salida para sus pilotos en esta carrera, deberá notificarlo a cronometraje mediante el documento correspondiente con un plazo máximo de 1 hora y 15 minutos antes de la salida de la carrera.

27.4. Parrilla Segunda Carrera

La parrilla de salida de la segunda carrera se confeccionará, por defecto, con el piloto que haya realizado la segunda tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y será publicada, como mínimo, treinta minutos antes de la salida de esta.

Si un equipo quiere solicitar un cambio en el orden de salida para sus pilotos en esta carrera, deberá notificarlo a cronometraje mediante el documento correspondiente con un plazo máximo de 1 hora y 15 minutos antes de la salida de la carrera.

27.5. Se considerarán reservas todos aquellos participantes que, habiendo tomado parte en la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados no formen parte de la parrilla de salida. En el supuesto que puedan participar en cualquiera de las carreras, ocuparán la plaza conseguida en la tanda de entrenamientos cronometrados correspondiente. Asimismo, también, se considerarán reservas aquellos que, no habiendo tomado parte en el entrenamiento, soliciten autorización para participar en la carrera, situándose en los últimos lugares de la parrilla y en el orden que designen los Comisarios Deportivos. Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera.

27.6. Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga razones para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera con una antelación mínima de una hora antes de la salida de la primera carrera.

Si se retiraran uno o más vehículos, sus espacios de la parrilla serán llenados por los vehículos de reserva admitidos, saliendo en los últimos lugares de la parrilla.

Una vez publicada la parrilla oficial, firmada y publicada por el Colegio de Comisarios Deportivos, ningún vehículo reserva será admitido a esta.

Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión al Director de Carrera será sancionado.

27.7. Cualquier vehículo que no respete (con autorización de los Comisarios Deportivos) el régimen de Parque Cerrado, para realizar alguna reparación o por otra causa, será sancionado con la anulación de tiempos entrenamientos o con la descalificación en carrera.

27.8 Durante el desarrollo de toda la prueba los oficiales podrán verificar en todo momento el piloto que se encuentra a bordo de su vehículo, a través de los adhesivos de color, o pulseras inviolables que se entregarán a cada piloto en la entrega de documentación.

ARTÍCULO 28. HÁNDICAPS

28.1 El Comité Organizador podrá utilizar un sistema de Hándicaps, para conseguir una mayor rotación en los resultados de las carreras, tal y como se define en el presente artículo.

Se denomina Hándicap al tiempo de penalización que se aplica a cada participante

Solo habrá Hándicaps por resultados, en base al Art. 28.3.

28.2. Los Hándicaps se sumarán al tiempo de la parada obligatoria de 80”.

28.3. Se establecen los siguientes Hándicaps por resultados a los pilotos de los tres (3) primeros equipos clasificados de cada Clase/División, ó Categorías de GT:

1er clasificado: 20 segundos

2º clasificado: 15 segundos

3er clasificado: 10 segundos

28.3.1 En las Clases/Divisiones y Categorías de GT, en las que hayan tomado la salida sólo TRES (3) o CUATRO (4)

1er clasificado: 15 segundos

2º clasificado: 10 segundos

28.3.2 En las Clases/Divisiones y Categorías de GT, que hayan tomado la salida sólo UNO (1) ó DOS (2) coches

1er clasificado: 10 segundos

28.3.3 Los Hándicaps por resultado de cada piloto se asignarán en función de los resultados obtenidos por este piloto en la Clase/División ó Categorías de GT, en que esté inscrito. En el caso que un equipo esté compuesto por más de un piloto, se aplicará el mayor acumulado por cualquiera de ellos.

28.3.4 Todos los pilotos podrán sumar hasta un máximo acumulado de 35 segundos como Hándicap por resultado.

28.3.5 En caso de no finalizar entre los tres primeros en una carrera, se eliminará el mayor de los Hándicaps parciales retenidos hasta esa carrera.

28.3.5.a Si hay tres (3) o dos (2) vehículos participantes en alguna Clase/División ó Categorías de GT, al piloto que finaliza último se le eliminará el mayor de los Hándicaps.

28.3.6 Estos Hándicaps se harán efectivos en la carrera siguiente. La adjudicación se hará en función de las clasificaciones publicadas al menos 1 hora antes del inicio de la carrera.

28.4. Hándicaps pilotos

Los pilotos que participen en la última prueba del Campeonato, y esta sea su primera participación en el mismo, tendrán un Hándicap de 10 segundos.

28.5 Hándicaps GT3

Todos los participantes en la Categoría GT3 (Campeonato de España GT), tendrán un Hándicap permanente 10 segundos (en las pruebas del art 7.1) y 25 segundos (en las pruebas del art 7.2), a sumar al Hándicap por resultados (28.3).

28.6 Hándicaps TCR

Los modelos TCR de última generación que se describen a continuación, tendrán un hándicap permanente 15 segundos (en las pruebas del art 7.1) y 30 segundos (en las pruebas del art 7.2), a sumar al Hándicap por resultados (28.3).

- Cupra Leon MK4
- Audi RS 3 LMS (2021)
- Hyundai Elantra N
- Honda Civic Type R FK8

28.7 Bonificación Porsche 991 Cup

Los modelos Porsche 991 Cup tendrán una bonificación de hándicap de 15 segundos.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar los Hándicaps por resultados. Dicha modificación se realizará mediante Anexo aprobado por la RFEaA.

ARTÍCULO 29. RELEVOS

29.1. Será obligatorio efectuar las paradas de los relevos en el Pit (vía interior), a la altura del box, preferentemente, o a lo largo del Pit Lane, siempre y cuando no obstaculice el box de otro participante. Los equipos podrán designar a un señalizador para indicar la maniobra de parada del vehículo.

29.2. La parada OBLIGATORIA de Hándicap - cambio de piloto (si procede), tendrá una duración mínima de 80 segundos.

Estas paradas también son obligatorias para todos los equipos, incluso para aquellos con un (1) sólo piloto.

29.3. Ningún piloto podrá conducir más del 60% del tiempo total de carrera con el mismo vehículo, a excepción de los equipos con un (1) sólo piloto.

29.4. Los 80 segundos empiezan a contar desde la zona de Hándicaps, que estará identificada por dos líneas o marcas –conos/pancartas-, una al principio y otra al final de la zona, en las cuales se instalarán elementos de medida para el control del tiempo total mínimo de 80 segundos.

El hecho de que por cualquier circunstancia los conos/pancartas de referencia no estén exactamente en el lugar que corresponde o hayan desaparecido, el tiempo de inicio/fin de la parada se seguirá manteniendo, siendo responsabilidad de los pilotos saber su ubicación exacta antes de que comience la carrera.

29.5. Está prohibido pararse más de una vez o recorrer la zona de Hándicaps a una velocidad superior a 60 km/h, o entorpecer a otro participante.

29.6. Se sancionará permanecer menos tiempo del que corresponda, así como las faltas en la conducta para recorrerlo. No se podrán aflojar ni soltar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane al espacio asignado a cada equipo.

29.7 Pararse fuera de la “ventana de cambio” o no pararse será sancionado

29.8. No es necesario parar el motor si no se desea y para el control de los tiempos de parada podrá denominarse a un cronometrador al efecto.

29.9. Se autoriza, en caso necesario, arrancar el vehículo con ayuda de una batería externa suplementaria, siempre que esta sea utilizada por las personas del equipo autorizadas a estar en el Pit Lane.

En la zona de Pit Lane se podrá empujar el vehículo para ponerlo en marcha siempre y cuando no supere la distancia de cuatro (4) boxes para hacerlo.

Si pasada esa distancia no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor rapidez posible, en un lugar que no moleste a los otros participantes en su cambio.

29.10. Ningún participante podrá entrar en el Pit Lane, para realizar el cambio de piloto, mientras el Safety Car esté en pista (desde el momento que la pancarta “SC” sea mostrada en la línea de salida / llegada y hasta que el participante haya pasado la bandera verde en la línea salida / llegada una vez finalizada la intervención del Safety Car). Si un participante entra en el Pit Lane en un periodo de intervención del Safety Car, ésta no contará como su parada obligatoria.

Si se llega al mismo tiempo indicado por el Director de Carrera para efectuar el cambio de piloto, durante un proceso de Safety Car, cualquier vehículo que no haya realizado su parada en el Parque de Hándicap, deberá efectuarla en sus 2 (dos) vueltas siguientes al final del procedimiento de seguridad de Safety Car

29.11. Tendrá siempre preferencia el vehículo que salga del parque de cambio de piloto sobre aquel que entre a realizar esta operación. Si dos vehículos se encuentran saliendo a la vez del parque de cambio de piloto, tendrá preferencia el que se haya incorporado primero a la vía rápida.

29.12. La parada obligatoria, y si procede, efectuar el cambio de piloto, se realizará en el tiempo que al efecto indique el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing de cada prueba. Este periodo de tiempo se indicará con un cartel con la inscripción “CAMBIO” mostrado al lugar de dirección de carrera:

Carreras de 48' + 1 vuelta: entre los minutos 20 y 30 de carrera

Carreras de 50' + 1 vuelta: entre los minutos 22 y 33 de carrera

Carreras de 2h + 1 vuelta: entre los minutos 49 y 73 de carrera

Durante la parada obligatoria de hándicap únicamente un miembro del equipo (jefe de equipo o mecánico) debidamente identificado y el piloto, podrán ayudar en esta operación, y al reavituallamiento de bebida para el piloto.

Se autoriza un máximo de 2 mecánicos por equipo para:

- Refrigerar motor y frenos con ventiladores o sopladores de aire
- Añadir aceite, agua o líquido de frenos, ajustar presiones neumáticos.
- Sangrar el circuito de frenos.
- Esta autorización es solamente para la carrera, no para los entrenamientos

La única tarea que puede realizar el piloto que salga del vehículo, es ayudar al piloto entrante

No se podrá realizar ningún otro tipo de operación.

Para el resto de las operaciones mecánicas, el número de mecánicos es libre.

29.13. Para poder identificar los pilotos que conducen el vehículo en todo momento, los equipos recibirán unos adhesivos circulares para cada uno de los pilotos, que les serán entregados junto con la documentación de la prueba. Dichos adhesivos serán de dos tamaños: Uno grande para el coche, que deberá pegarse en el cristal lateral trasero con orientación a cronometraje y otro más pequeño para el casco.

Cada vez que se efectúe un cambio de pilotos se pegará un nuevo adhesivo en el coche (sobre el anterior). El jefe de equipo será responsable de la coincidencia del adhesivo pegado sobre el cristal del vehículo con

el piloto que conduce el mismo en todo momento. La no coincidencia será sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos.

29.14. REPOSTAJES

29.14.1. No están permitidos los repostajes en Carreras de 50 minutos ó 48 minutos + 1 vuelta.

29.14.2. Repostajes en Carreras de más de 75':

Habrà una zona de repostaje comùn para todos los equipos que se indicará en el reglamento particular de la prueba, la cual estará debidamente acondicionada.

Será obligatorio hacer mínimo una (1) parada para repostaje, que no podrá coincidir con la parada obligatoria para el cumplimiento del HANDICAP.

La parada obligatoria de repostaje será para todos los equipos, incluso para los que no les haga falta repostar carburante.

Todos los repostajes que se realicen, tendrán un tiempo mínimo de permanencia en dicha zona de repostajes de TRES MINUTOS (3) y ningún equipo podrá abandonar dicha zona aun habiendo finalizado el repostaje antes de tiempo.

Salir antes de tiempo de la zona de repostaje será sancionado.

Si los 3' de repostaje obligatorios, coinciden con el inicio del tiempo de la ventana de parada obligatoria de hándicap, la parada para el cumplimiento del hándicap deberá realizarse en otra vuelta

No se podrán aflojar ni soltar los arneses durante todo el proceso.

Fuera de la ventana de parada obligatoria de HANDICAP se podrá realizar el repostaje (en la zona de repostaje) y si es necesario, un cambio de pilotos (delante del box) en la misma vuelta

-El número máximo de personas autorizadas en el repostaje es de TRES (3), que deberán portar el siguiente equipamiento de seguridad:

- Mono ignífugo.
- Sotocasco.
- Guantes ignífugos.
- Calzado ignífugo.
- Casco homologado

-Al menos una de ellas tendrá la labor exclusiva de portar un extintor de un mínimo de cuatro (4) kilos para posibles situaciones de emergencia.

-Será obligatorio utilizar **un cubre-rueda ignífugo** que cubra la mitad de la rueda posterior que queda debajo de la boca de gasolina, con el fin de evitar riesgos en caso de que se derrame gasolina.

-El número de repostajes durante la celebración de la carrera es libre.

-En el momento del repostaje, los equipos deberán alejar del vehículo, a cualquier persona ajena a la operación, y a una distancia suficiente de seguridad.

-Los cascos homologados deberán cumplir con la siguiente normativa:

OBLIGATORIO:

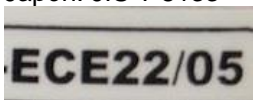
Casco integral cerrado con visera.

Homologación:

Europa: ECE 22-05 ECE R22-05

USA: DOT

Japón: JIS T 8133



RECOMENDADO:

Casco integral cerrado con visera.

Homologación FIA:



29.14.4. Únicamente se autorizan los siguientes sistemas de repostaje:

1) Petacas o bidones con un máximo de 60 litros de capacidad, accionados mediante bombas mecánicas o por gravedad y equipados con manguera flexible y pistola.

2) Depósitos de 25 litros con bocas de llenado FIA.

Están prohibidas las torres FIA, embudos y bombas eléctricas.

El mono de la Asistencia y la Petaca, podrán ser verificados en las verificaciones técnicas previas.

Mientras se efectúe el repostaje:

- El equipo no podrá realizar ninguna otra operación en el vehículo.
- El piloto debe permanecer a bordo.
- El motor debe estar parado (a excepción de los vehículos turbo) y luces apagadas.
- El vehículo debe estar conectado eléctricamente a tierra antes de iniciar la operación de repostaje. (Recomendado)
- El vehículo debe tener las cuatro ruedas en el suelo, por si fuera preciso empujarle de urgencia.
- Se autoriza utilizar una batería de apoyo para el posterior arranque del vehículo, si esto fuera necesario.

ARTÍCULO 30.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA

30.1 -Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos.

30.2 – Antes de que se abra el Pit line para el comienzo de la carrera, el Leading Car se colocará al frente de la Parrilla de Salida y permanecerá allí hasta la pancarta de 15”

30.3 – La Parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 X 2, alineado cada vehículo con su precedente.

30.4 – 10 minutos antes de la salida de la carrera, en el semáforo de salida del Pit Line se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, los vehículos se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda con los motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

30.5 – Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las falsas salidas.

30.6 – 5 minutos antes de de la hora de Salida (Inicio de la cuenta atrás)

a)- Se encenderá una luz roja en el semáforo de salida del Pit Line, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en el pit line podrá tomar la salida desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art.30.11.

b) -En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el primer par de luces rojas.

30.7- .3 minutos antes de la hora de salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.

b) Cierre de acceso a parrilla de salida.

- c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV— deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.
- d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que, en este momento, no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1

30.8- 1 minuto antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.
- b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de parrilla.
- c) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.
- d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

30.9 - 15 segundos antes de la salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas. El vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.
- b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo. En este caso, Comisarios de Pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que estén por detrás.
- c) Tras la pancarta de 15" se mostrará la **bandera verde** y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento. Después de la salida de todos los vehículos, para la vuelta de formación, los Oficiales estarán autorizados a empujar a aquel o aquellos vehículo/s que no haya/n podido arrancar para intentar poner en marcha el motor. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación, pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.
- d) Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo. Si consiguen ponerlo en marcha, este vehículo deberá tomar la salida desde el Pit Line una vez pase el último vehículo de la formación.
- e) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.
- f) Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la Línea de Salida, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la formación.

30.10 - Durante la vuelta de formación:

Durante esta vuelta se deberá mantener **una formación o fila lo más compacta posible**, quedando prohibido el retrasarse del vehículo que le preceda, una distancia superior a lo longitud de **5** vehículos.

- a) Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.
- b) Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.
- c) La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (**rojo/verde**) operado por el Director de Carrera o por el Director de Prueba.
- d) Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.
- e) El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se dé la señal de salida.
- f) Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde. Hasta ese momento se deberá mantener la formación uniforme 2 X 2.
- g) Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

30.11. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 30.9. y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.

30.12. Cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente antes de la línea, los vehículos podrán incorporarse a la carrera en el momento en que el resto de los vehículos haya atravesado la línea después de la salida.

30.13. Cambio de condiciones meteorológicas:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

1. Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de los 5 habituales.
2. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10" en blanco.
3. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista. Y pasados los primeros 5 minutos se mostrará un panel indicando que restan 5 minutos para cerrar Pit Lane, luego el de 3' y el de 1'. Pasados los 10' se pondrá la luz roja en el semáforo cerrando así el acceso a pista.
4. Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane para acceder a la parrilla.
5. En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, a una velocidad muy moderada, el Pit Lane entre cada vuelta sin poder en ningún caso atravesar la parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.
6. Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

b) Después del cierre de Pit Lane:

1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.
2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento estándar.
3. Si durante la vuelta de formación comenzase a llover y la carrera aún no se hubiese declarado mojada y se decide en ese momento hacerlo, todos los coches seguirán hacia la Parrilla de Salida ocupando su puesto en la misma. El semáforo de salida del Pit Lane se mantendrá en rojo. Se mostrará un panel de "SALIDA RETARDADA" en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10 minutos para el cambio de ruedas. Transcurrido ese tiempo se mostrará el panel de 5 minutos y se seguirá el procedimiento estándar. Cualquier coche que decida entrar en el Pit Lane tomará la salida desde el mismo al final de la nueva vuelta de formación.

c) Salida inminente de carrera:

1. Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera solicitando que sean presentados los siguientes paneles: el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.
2. Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10" (fondo rojo).
3. Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.
4. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 minutos, se reiniciará el procedimiento de salida estándar a partir del panel de 5 minutos.
5. Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los 10 minutos siguientes a la presentación del panel indicador "10" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significará una demora suplementaria de 10 minutos antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

30.14. Cualquier presentación de un panel indicador de "10" deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

ARTÍCULO 31.- CARRERA

31.1. Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit Lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo, se

mantendrá encendido un semáforo azul intermitente a la salida del Pit Lane, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista para avisar de posibles adelantamientos.

31.2. En el supuesto en el que el semáforo rojo de salida del Pit Lane pueda estar encendido durante la carrera, y algún piloto salga del mismo en esa situación, la infracción será sancionada según lo previsto en el Anexo 1.

31.3. Cuando el Director de Carrera y/o el Director de Prueba hayan declarado la carrera como mojada, un panel indicador “CARRERA MOJADA” será presentado en la línea de salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren en la pista, durante las 5 primeras vueltas.
Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia, aunque la pista se haya secado, los vehículos lleven nuevamente neumáticos de seco, y seguidamente vuelve a llover.

31.4. Una carrera que no haya sido declarada como mojada antes de la salida no será interrumpida si durante el transcurso de la misma comienza a llover y el Director de Carrera y/o el Director de Prueba la declaran como carrera mojada mostrando un panel indicador “CARRERA MOJADA” en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

ARTÍCULO 32. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

32.1. En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras “SAFETY CAR” (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.

32.2. Como máximo 30 minutos antes del inicio de la carrera (entre 3 y 5 minutos antes de la apertura del Pit Lane) el Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de 5 minutos. En este momento (excepto en caso de salida neutralizada tras Safety Car) dará una vuelta completa al circuito y entrará al Pit Lane, colocándose en la posición prevista para la carrera.

32.3. El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de prueba y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

32.4. Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.

32.5. El Safety Car se incorporará a pista desde el final de Pit Lane con sus luces rotativas naranjas iluminadas independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera en ese momento.

32.6. Todos los vehículos de competición formarán en línea detrás del Safety Car manteniendo entre ellos una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. El adelantamiento está prohibido hasta que los vehículos pasen la línea (línea de cronometraje) una vez el Safety Car haya vuelto a Pit Lane.

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

- a) Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car (luz verde trasera).
- b) Cualquier vehículo que entre en Pit Lane podrá pasar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car).
- c) Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car).
- d) Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane puede ser adelantado por los vehículos una vez éste haya cruzado la 1ª Línea de Safety Car.

e) Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

32.7. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.

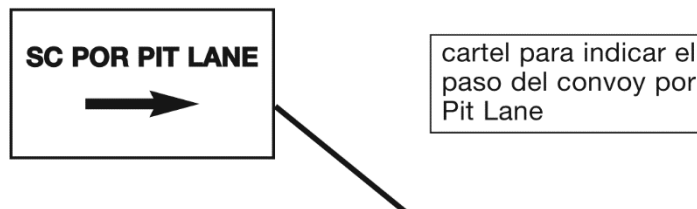
32.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el Art. 32.10.) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

32.9. Mientras el Safety Car está operando en pista, los vehículos de competición pueden entrar en Pit Lane, pero sólo pueden reincorporarse a pista cuando la luz verde del semáforo de final de Pit Lane esté encendida. La luz verde siempre estará encendida excepto cuando el Safety Car y la fila de vehículos que le siguen estén a punto de pasar o pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista deberá proceder a una velocidad apropiada hasta que alcance el final de la fila de vehículos situados tras el Safety Car.

32.10. Bajo ciertas circunstancias el Director de Carrera puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane. En estos casos, y con las luces amarillas encendidas, todos los vehículos le deberán seguir al Pit Lane sin adelantamientos. Cualquier vehículo que entre en el Pit Lane bajo estas circunstancias puede pararse en su área de boxes destinada.

El puesto de señalización anterior a la entrada de Pit Lane le mostrará, además de la señalización prevista durante el procedimiento de Safety Car, carteles informativos al convoy indicando que el Safety Car y el convoy pasarán por Pit Lane.



32.11. Cuando el Director de Carretera decida que es seguro retirar el Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. Siempre que sea posible se mostrará el mensaje en los monitores de cronometraje "SAFETY CAR IN THIS LAP". En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo. Al objeto de evitar accidentes, antes que el Safety Car retorne al Pit Lane y desde el momento en que se apagen las luces destellantes, los pilotos deberán llevar un ritmo uniforme y constante que no suponga realizar aceleraciones, frenazos o cambios de dirección de manera brusca e imprevista, ni maniobras que puedan suponer peligro para el resto de pilotos o impidan la reanudación de la salida. Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane se retirarán los carteles de SC y, excepto cuando sea la última vuelta de la carrera, cuando el líder se acerque a la línea (línea de cronometraje) se retirarán las banderas amarillas y se mostrará una bandera verde agitada en la Línea.

Cada vuelta completada mientras el Safety Car esté en la pista será contada como vuelta de carrera.

32.12. Si la carrera finaliza mientras el Safety Car está en pista, entrará al Pit Lane al final de la última vuelta y los vehículos tomarán la bandera a cuadros de forma normal sin adelantarse.

32.13. En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto. Esta será la señal a los pilotos que la carrera se iniciará detrás del Safety Car. Cuando se encienda la luz verde del

semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos siguiéndole en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes de vehículo. No habrá vuelta de formación y la carrera empezará cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida.

Los adelantamientos, sólo durante la primera vuelta, están permitidos si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición de la parrilla y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla. En este caso, los pilotos sólo pueden adelantar para restablecer el orden original de salida.

Cualquier piloto que se retrase abandonando la parrilla no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de los vehículos haya cruzado la línea de salida, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car. Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

32.14. En los circuitos donde los procedimientos de Safety Car vayan a ser utilizados, dos líneas continuas de 20 cm de anchura (Líneas de Safety Car) deben ser pintadas con pintura antideslizante, atravesando la pista y los carriles de entrada y salida del Pit Lane de lado a lado y perpendicular a la línea central de la pista. Estas líneas se colocarán en los siguientes lugares:

LÍNEA 1 SAFETY CAR: En el punto donde parezca razonable permitir a un vehículo que entra a Pit Lane adelantar al Safety Car —u otro vehículo— que permanezca en la pista. Este será el punto donde los vehículos de competición pueden pasar al Safety Car cuando entra al Pit Lane al final de su intervención.

LÍNEA 2 SAFETY CAR: En el punto donde los coches que salen del Pit Lane están circulando a velocidad similar de los vehículos de competición en la pista. Un vehículo en la pista puede sin embargo adelantar a otro que sale de Pit Lane antes de alcanzar la línea, pero no se podrá adelantar después de ella.

ARTÍCULO 33.- SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

33.1. Si fuera necesario suspender la carrera porque el circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Prueba/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces naranjas intermitentes en la línea.

33.2. Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta el Pit Lane. El primer coche en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Boxes permaneciendo en la vía rápida y el resto de los vehículos se alinearán detrás de él.

Los vehículos que no puedan regresar al Pit Lane como consecuencia de la obstrucción de la pista serán recuperados cuando la pista este libre y se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera.

Además, aquellos vehículos que estuvieran en el Pit Lane o en la entrada de Boxes en el momento de suspenderse la carrera, se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera.

En cualquier caso, el orden será establecido en el último punto en el que fuera posible determinar la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

33.3. Un vehículo de seguridad se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja.

33.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- a) El tiempo de la cuenta atrás restante se parará.
- b) Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- c) El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- d) Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

33.5. A menos que lo indiquen los oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras que la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de Drive Through a todo vehículo que sea

movido de la vía rápida a cualquier otra parte del Pit Lane.

En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los oficiales.

33.6 Si han transcurrido al menos 20 minutos del tiempo estipulado de carrera cuando se dé la orden de suspensión, el Director de Carrera podrá decidir no reiniciar la carrera.

Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspensión de la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia.

ARTÍCULO 34. REANUDACIÓN DE LA CARRERA

34.1. El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Cuando se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por otro medio de información. En todos los casos se comunicará como mínimo con 10 minutos de antelación.

34.2. Se mostrarán señales de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.

34.3. Cuando se muestre el panel de 3 minutos, los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas si el vehículo ha sido trasladado fuera de la vía rápida o durante una posterior suspensión de la carrera. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 3 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la fila de vehículos formada en el Pit Lane.

34.4. En la señal de 2 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el Safety Car y el líder serán autorizados a salir del Pit Lane para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Leading Car.

34.5. Cuando se dé la señal de 1 minuto, los motores deberán encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la parrilla antes de la señal de 15 segundos, llevándose el material de trabajo con ellos.

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los oficiales y, cuando el resto de los vehículos hayan abandonado la parrilla, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia la vía lenta del Pit Lane.

En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) afectado(s) para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos. Los vehículos podrán abandonar la vía rápida con el fin de adelantar a aquellos que no puedan abandonar el Pit Lane.

34.6. La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida o cuando se agite la bandera verde. El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que:

- a) La carrera se reanude en condiciones de mojado y el Director de Carrera estime que es necesario más de una vuelta.
- b) Todos los vehículos aún no estén alineados detrás del Safety Car
- c) Un nuevo incidente ocurra y que requiera otra intervención.

34.7. Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit Lane y todos los vehículos le seguirán, con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.

34.8. Durante esta vuelta los adelantamientos están prohibidos y solamente se permitirán si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición en la vía rápida y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

En este caso, los pilotos solo pueden adelantar para restablecer el orden antes de la suspensión de carrera.

34.9. Cualquier piloto que se retrase abandonando la vía rápida y que no sea capaz de restablecer el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car señalizada en el circuito, deberá entrar en el Pit Lane y solo podrá reincorporarse a la carrera cuando el resto de los vehículos haya cruzado el final del Pit Lane.

Se aplicará un Drive Through a todo vehículo que no entre en el Pit Lane si no ha restablecido el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car señalizada en el circuito.

34.10. Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

34.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación la normativa del artículo 33 del presente Reglamento.

34.12. Si una carrera no puede ser reanudada, esta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

34.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 33 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 34, no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% del tiempo previsto y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

34.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el art. 34, los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.

En este caso, la primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la penúltima vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja.

No serán admitidos a la salida de la segunda parte vehículos retirados en la primera parte o que no hayan sido capaces de retornar a la línea de bandera roja o al Pit Lane por sus propios medios.

Los Comisarios Deportivos establecerán el nuevo horario y procedimiento de salida, las condiciones de duración de la segunda parte, y el régimen en que quedarán los vehículos entre ambas partes de carrera.

ARTÍCULO 35. LLEGADA

35.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera, según está definida en el Art. 7.

35.2. Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón distinta a las establecidas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

35.3. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

35.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios imprevistos de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Finalizada ésta, se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

ARTÍCULO 36.- PARQUE CERRADO

36.1. El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

36.2. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

36.3. El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos oficiales cronometrados y/o la carrera, se producirá en el momento en que se muestre por primera vez la bandera a cuadros. En ese momento cualquier vehículo que se encuentre en el Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación, cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo a Parque Cerrado.

36.4. Sólo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

36.5. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, al menos, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si fuera necesaria su intervención y para aligerar las operaciones que se realicen en el mismo.

36.6. Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los Comisarios Deportivos.

36.7. En el caso de pruebas con 2 carreras, cualquier concursante que no se haya clasificado en la 1ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar en su vehículo manteniendo su posición en la parrilla de salida de la 2ª carrera.

36.8. En el caso de que un concursante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en entrenamientos, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la carrera correspondiente a dichos entrenamientos.

36.9. Excepciones a la situación de Parque Cerrado

Si durante la celebración de la primera carrera, algún participante tuviera necesidad de realizar cualquier clase de reparación, antes del inicio del tiempo de Parque Cerrado, se autorizará realizarlas dentro el box, en lugar de realizarlo en el Pit Lane.

ARTÍCULO 37. CLASIFICACIÓN

37.1. El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el Art. 7, en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.

De acuerdo con lo establecido en el art. 21 del Código Deportivo Internacional de la FIA, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la “foto-finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

37.2. Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 MINUTOS para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho vehículo.

37.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el **70% del número de vueltas realizado por el ganador (redondeando a la unidad superior)** aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada, tras haberlo hecho el ganador de la prueba en su última vuelta y en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

Además, y en todos los casos, ningún piloto podrá hacer más del 60 % del tiempo total de carrera (o del número total de vueltas), a excepción de los equipos con un solo piloto.

37.4. La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

37.5. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva, y esta, será firmada por los Comisarios Deportivos procediendo a la apertura del Parque Cerrado. Si el Campeonato prevé 2 carreras por prueba, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta —al menos— declararse definitiva la de la 2ª.

Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo de 30 MINUTOS, no pudiera firmarse la Clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la citada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

37.6. En caso de haberse presentado una intención de apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la clasificación mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención a este hecho.

ARTÍCULO 38. CEREMONIA DE PODIUM

38.1. Si el Pit Lane tiene suficiente espacio, se preverá un Parque Cerrado junto al pódium para los tres primeros clasificados de la prueba, con acceso directo al Pódium.

38.2. Los Trofeos a entregar en la ceremonia de Pódium, y por el orden que se cita, serán los siguientes:

- Pilotos clasificados en 1ª, 2ª y 3ª posición de cada Clase ó División, y Categoría en GT.
- Vencedor en el Trofeo Juan Fernández
- Vencedor en el Trofeo Junior
- Vencedor, 2º y 3er clasificados de las Challenges

38.3. Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del pódium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria, y la gorra del suministrador de neumáticos, que les será entregada por la Organización. En caso contrario no estarán autorizados a subir.

ARTÍCULO 39. PUNTUACIÓN

39.1. En cada una de las pruebas puntuables se establecerán una Clasificación General para cada Clase/División admitida (Clase 1-2, y D3-D4-D5)

39.2. Atribución de puntos:

Se adjudicarán, en cada carrera, los puntos siguientes:

39.2.1 Clasificación General Scratch por Clases/Divisiones en las pruebas de 50' ó 48' más 1 vuelta.

1º	40 puntos
2º	36 puntos
3º	32 puntos
4º	24 puntos
5º	20 puntos
6º	16 puntos
7º	14 puntos
8º	10 puntos
9º	8 puntos
10º	6 puntos
11º	5 puntos
12º	4 puntos
13º	3 puntos
14º	2 puntos
15º	1 punto

Clasificación General Scratch por Clases/Divisiones en las pruebas de 2 horas más 1 vuelta,

1º	52 puntos
2º	48 puntos
3º	44 puntos
4º	36 puntos
5º	32 puntos
6º	28 puntos
7º	24 puntos
8º	20 puntos
9º	18 puntos
10º	16 puntos
11º	14 puntos
12º	12 puntos
13º	10 puntos
14º	8 puntos
15º	6 puntos
16º	5 puntos
17º	4 puntos
18º	3 puntos
19º	2 puntos
20º	1 punto

39.2.2 En las Clases/Divisiones que hayan tomado la salida CUATRO (4) vehículos de la carrera disputada, se les adjudicarán el 90% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.1.

39.2.3 En las Clases/Divisiones que hayan tomado la salida TRES (3) vehículos de la carrera disputada, se les adjudicarán el 70% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.1.

39.2.4 En las Clases/Divisiones que hayan tomado la salida DOS (2) vehículos de la carrera disputada se les adjudicarán el 60% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.1.

39.2.5 En las Clases/Divisiones que haya tomado la salida UN (1) vehículo de la carrera disputada, se le adjudicará el 50% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.1.

39.3 Los pilotos que participen en la última prueba y no hayan disputado ninguna carrera durante la temporada en la Clase que tomen la salida, no puntuarán, ni bloquearán puntos, pero si se tendrán en cuenta a la hora de rellenar la clase.

39.4 Para los Junior y Juan Fernández se otorgará la siguiente puntuación, por carrera, según la clasificación de cada División:

1º	14 puntos
2º	10 puntos
3º	8 puntos
4º	6 puntos
5º	4 puntos
6º	3 puntos
7º	2 puntos
8º	1 punto

39.5. Para cualquier Open, Challenge o Trofeo que se celebre dentro del **CET**, la puntuación, por carrera, será la siguiente, con independencia a los que obtengan por la clasificación por División:

1º	16 puntos
2º	12 puntos
3º	10 puntos
4º	8 puntos
5º	6 puntos
6º	5 puntos
7º	4 puntos

8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

ARTÍCULO 40. CLASIFICACIÓN FINAL. RESULTADOS A RETENER

40.1. Tanto para el Trofeo absoluto como el de las diferentes categorías, se retendrán todos los resultados menos UNA de las carreras celebradas, pudiéndose descontar los derivados de la no participación en una o varias pruebas.

A efectos de la Clasificación General Final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un concursante/piloto haya sido descalificado por cualquier motivo de índole técnico o deportivo.

Para optar a los premios finales del Campeonato, los participantes deben de haber tomado la salida como mínimo en la mitad de las carreras celebradas

40.2. En caso de empate, en cualquier lugar de la clasificación final, se aplicará lo que se establece el Artículo 27 de las PCCCTCE.

40.3. Premios

De acuerdo con la puntuación final, se otorgarán los premios siguientes:

40.3.a: CET

- Campeones, 2º y 3er clasificados del Clase 1**
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Clase 2**
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Clase 3**
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Trofeo de España D3**
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Trofeo de España D4**
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Trofeo de España D5**
- Campeón del Trofeo Juan Fernández Clase 1**
- Campeón del Trofeo Juan Fernández Clase 2**
- Campeón del Trofeo Juan Fernández Clase 3**
- Campeón del Trofeo Junior Clase 1**
- Campeón del Trofeo Junior Clase 2**
- Campeón del Trofeo Junior Clase 3**

ARTICULO 41. TROFEOS DE ESPAÑA

41.1 Trofeo Juan Fernández

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos nacidos en el año **1967** o anterior y que hayan tomado la salida en un mínimo de SEIS (6) carreras del presente certamen.

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 39.4, independientemente del número de carreras en que haya participado, y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

41.2 Trofeo Junior

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos que tengan una edad mínima de dieciséis años cumplidos durante el año de la solicitud de la licencia, hasta los que hayan cumplido 23 años, y que hayan tomado la salida en un mínimo de SEIS (6) carreras del presente certamen.

Excepcionalmente, se permitirá participar a pilotos que cumplan 15 años durante la temporada siempre y cuando, compitan en vehículos con una relación peso/potencia superior a 3,5 kg/CV.

Para la evaluación de la relación peso/potencia se tomará en consideración el peso mínimo del vehículo, según el reglamento y/o ficha de homologación y la potencia motor declarada oficialmente.

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 39.4, independientemente del número de carreras en que haya participado, y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

41.3 Para optar a los premios finales de cualquiera de los Trofeos, los participantes deben de haber tomado la salida, como mínimo, en la mitad de las carreras celebradas.

ARTÍCULO 42.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

42.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Artículo 13 del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 1.000 Euros.

42.2. Conforme a lo indicado en el Artículo 15 del Código Deportivo Internacional, todo concursante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de 2.500 Euros.

Dicho importe deberá abonarse solo mediante los medios establecidos por la Agencia Tributaria para esta cantidad (transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta, talón/ cheque nominativo), y no serán admitidos aquellos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

ARTÍCULO 43. ESTABILIDAD E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

43.1. El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la RFEDA, establecerá las normas correctoras que crean convenientes.

43.2. Dichas rectificaciones serán comunicadas a los concursantes debidamente inscritos al campeonato, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

Cualquier aclaración al presente Reglamento deberá ser solicitada al Comité Organizador, a quien compete resolver las dudas planteadas.

La versión en castellano prevalece respecto de las versiones traducidas, en caso de duda o contradicción.

El Comité Organizador

21.11.2023