



CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ESPAÑA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO 2010

REGLAMENTO DEPORTIVO

1) ÁMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO

- 1.1. El presente Reglamento es de aplicación en todas las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, Monomarcas de carácter Estatal, y pruebas de carácter Estatal que se celebren en España en la especialidad de Velocidad en Circuito durante el año 2010, y en todas las pruebas de otras características que, en aplicación de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España (P.C.C.C.T.C.E.), estén autorizadas en un Meeting de Carácter Estatal.
- 1.2. La Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.) podrá autorizar excepciones al presente Reglamento. Estas excepciones estarán especificadas en el Reglamento del Certamen correspondiente.

2) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

- 2.1. Todos los concursantes y conductores participantes en los eventos citados en el Art. 1.1, 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 y Trofeos de España.
 - b) El presente Reglamento Deportivo (RDVC).
 - c) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares del Certamen correspondiente.
 - d) Cualquier otro Reglamento aplicable.
- 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 y solidaria 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. En cada carrera de un mismo meeting, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.
- 2.7. Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

3) ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

- 3.1. El Organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptados por la R.F.E. de A.
- 3.2. Si por cualquier motivo le fuera retirado el Permiso de Organización para realizar la prueba, la R.F.E. de A. podrá designar otro Organizador para la misma.

4) REGLAMENTOS

- 4.1. Las propuestas de Reglamentos de:
 - a) Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (adjudicados por la R.F.E. de A. a Promotores).
 - b) Monomarcas (de carácter estatal).Deberán estar en la Secretaría de la R.F.E. de A. antes del 30 de octubre del año anterior al comienzo de la temporada.
- 4.2. El Organizador enviara a la R.F.E. de A., el Reglamento Particular (adaptado al establecido en el Anexo 2 del presente Reglamento), con un mínimo de 30 días antes del comienzo de la prueba.



Si la R.F.E. de A. da por válido el mismo procederá a su aprobación. El organizador dará a conocer esta información a todos los concursantes con una antelación mínima de 15 días antes de la prueba.

5) LICENCIAS

- 5.1. Todos los concursantes, conductores y oficiales que actúen en los eventos citados en el Art. 1.1 deberán ser titulares de la licencia correspondiente (Artículo 2 P.C.C.C.T.C.E.).
- 5.2. Todas las personas que realicen trabajos deportivos en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit Lane, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia vigente, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del Certamen o los del Meeting correspondiente.

6) VEHÍCULOS ADMITIDOS. NUMERO MÁXIMO AUTORIZADO

- 6.1. Los vehículos admitidos a participar en los eventos indicados en el Art. 1.1., serán los definidos en su Reglamento correspondiente.
- 6.2. El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera, excepto en el Warm Up del día de la carrera, cuando lo hubiere, que sólo estará abierto para los vehículos calificados para la misma es de 45 turismos y 40 Fórmulas en entrenamiento y 40 turismos y 36 Fórmulas en Carrera.
- 6.3. La R.F.E. de A., a solicitud del Organizador, y de acuerdo con el Anexo O de la FIA, podrá aumentar este número máximo de vehículos autorizados.

7) INSCRIPCIONES

- 7.1. Los boletines de inscripción deben ser remitidos a la Entidad Organizadora del Certamen (si ha lugar) y/o de la prueba, en los plazos establecidos. Los citados boletines deberán ir acompañados de los derechos de inscripción aprobados por la RFE de A.
- 7.2. Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:
 - a) Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído, comprendido y aceptado el CDI y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables.
 - b) La marca del vehículo utilizado.
 - c) La marca del motor.
 - d) El nombre del concursante y su número de licencia.
 - e) El(los) nombre(s) del(los) piloto(s), y su(s) número(s) de licencia(s).
- 7.3. Los concursantes deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las pruebas de que conste el Certamen, rellenando los boletines oficiales de inscripción en su totalidad.
- 7.4. Los Organizadores de las pruebas podrán exigir unos derechos de inscripción que no superen los establecidos por la R.F.E. de A.
- 7.5. De conformidad con lo preceptuado en el Art. 79 del CDI, el mismo vehículo no podrá inscribirse más que una sola vez en cada prueba.
- 7.6. No se admitirá —excepto autorización expresa de la R.F.E. de A.— la inscripción de un mismo vehículo en más de una prueba del mismo meeting.

8) SEGURO

- 8.1. El Organizador de una prueba deberá contratar una póliza de seguro de Responsabilidad Civil de acuerdo con las disposiciones de la R.F.E. de A. para el año en curso. Esta póliza estará a disposición de los concursantes para poderla examinar si lo desean.
- 8.2. El seguro de Responsabilidad Civil contratado por el Organizador no afectará a las pólizas de seguro personales tomadas por un concursante o por cualquier participante de la prueba.
- 8.3. Los pilotos participantes en la prueba no son considerados como terceros entre ellos.

9) PRUEBAS PUNTUABLES - HORARIOS

- 9.1. El número máximo de pruebas de cada Certamen será el establecido en su Reglamento.
- 9.2. El calendario oficial de pruebas será el aprobado por la R.F.E. de A.
- 9.3. La R.F.E. de A. se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.
- 9.4. Cualquier prueba deberá desarrollarse en base al siguiente orden de actividades:
 - a) Apertura y cierre de inscripciones.



- b) Publicación Lista de Inscritos.
 - c) Verificaciones Administrativas.
 - d) Verificaciones Técnicas.
 - e) Marcaje de Neumáticos, si lo hubiere.
 - f) Horario suministro carburante.
 - g) Briefing.
 - h) Entrenamiento(s) Oficial(es).
 - i) Carrera(s).
 - j) Ceremonia de entrega de premios.
- 9.5. El número de vueltas y/o tiempo de las carreras (desde la salida de carrera hasta la bandera a cuadros, excluyendo la vuelta de formación) se ajustará a lo establecido en el correspondiente del presente Reglamento.
- 9.6. Las actividades en pista (entrenamientos oficiales y/o carreras) de cualquier meeting deberán enviarse a la R.F.E. de A. con el VºBº del organizador y –en caso de que lo haya- del Promotor.
- 9.7. Las carreras de resistencia y semi-resistencia (más de 4 horas), o meetings de un solo día, deberán desarrollarse de acuerdo con lo indicado en el art. 9.6. anterior.

10) ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

La R.F.E. de A. se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor a 15 vehículos.

11) NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

- 11.1. Durante la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por la R.F.E. de A. al principio de la misma. El tamaño, forma y color de los números de competición colocados sobre el vehículo deben estar de acuerdo con la normativa de la FIA y de la R.F.E. de A.

En los vehículos de Turismo, será obligatorio colocar un adhesivo transparente comprendido en un espacio de 15 cm de ancho por 8 cm de alto, colocado en el ángulo superior derecho del cristal trasero, reservado para el número del vehículo.

En Fórmulas se estará a lo establecido por la FIA al respecto.

- 11.2. El nombre del piloto deberá obligatoriamente ser en letras blancas, de una altura de 10 cm y en caracteres "Helvética Grass", colocadas en la parte inferior de cada una de las ventanillas laterales traseras.
- 11.3. Los números de carrera, el adhesivo transparente y el nombre del piloto, deberán figurar sobre el vehículo en las verificaciones técnicas preliminares.

12) OFICIALES

- 12.1. La R.F.E. de A. podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- a) 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.
- b) 1 Director de Competición.
- c) 1 Delegado Técnico para cada prueba del Meeting (que podrá ser el mismo).
- d) 1 Observador

- 12.2. El Organizador propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias de la R.F.E. de A.), y sus nombres serán comunicados a la citada Federación para su aprobación, si procede:

- a) Los demás Comisarios Deportivos (hasta llegar a 3 por prueba).
- b) Los Comisarios Deportivos oyentes (máximo 2 por prueba).
- c) El Director de Carrera y sus Adjuntos.

d) Y todos los oficiales relacionados en el Anexo correspondiente del presente documento.

Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el citado Anexo o en un Complemento al mismo.

- 12.3. El Director de Competición (en el caso de estar nombrado) y el de Carrera trabajaran en constante unión. El Director de Competición dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las ordenes correspondientes, pero sólo con su aprobación expresa:

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la carrera; hacer que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo



establecido en el presente Reglamento.

b) Parar a cualquier vehículo (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).

c) Parar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.

d) El procedimiento de salida.

e) Utilizar el vehículo de seguridad.

f) Será nombrado Delegado de Seguridad a todos los efectos.

12.4. Antes de los entrenamientos oficiales cronometrados (preferentemente el día anterior) es aconsejable realizar una reunión en la que deberán estar presentes los siguientes oficiales:

- Director(es) de competición.
- Director(es) de carrera.
- Presidente(s) de Comisarios Deportivos.
- Delegado(s) Técnico(s).
- Jefe(s) de Comisarios Técnicos.
- Responsable/coordinador de comisarios de puestos.
- Responsable de Parques.
- Responsable de Boxes.
- Responsable de cronometraje.
- Secretario del Meeting.

Asimismo podrán estar presentes otros responsables (médico, promotor, responsable de seguridad, etc.) si la Dirección de Carrera lo creyera oportuno.

En la reunión (cuyo lugar de celebración y hora de comienzo deberá figurar en el Reglamento Particular) deberán analizarse —al menos— las siguientes cuestiones:

— Aspectos más destacados relacionados con la(s) prueba(s).

El Director(es) de Carrera, expondrá —si los hubiere— los problemas surgidos hasta ese momento, así como el plan de trabajo previsto para el Meeting.

— El informe último del observador de la R.F.E. de A. sobre el Circuito correspondiente.

Se procederá a estudiar los apartados que merecieron comentarios del observador, al objeto de tomar las medidas oportunas para evitar que vuelvan a producirse.

— Pruebas de los Certámenes celebrados hasta ese Meeting.

Los oficiales permanentes de las distintas pruebas deberán informar —si ha lugar— de cualquier incidencia que se hubiese producido en las anteriores pruebas y que pudiera ser relevante en el Meeting a celebrar ese fin de semana.

12.5. El Director de Competición o el Director de Carrera deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y en carrera desde que se muestra el cartel de 5 minutos hasta que el último vehículo pase por la línea de llegada.

Asimismo el resto de los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por la Dirección de Carrera.

12.6. Un Comisario Deportivo no podrá actuar en más de dos Colegios en el mismo Meeting, siendo aconsejable que lo haga en uno solo.

13) INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

13.1. Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI.

Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y, en cualquier caso, publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

13.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

13.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será, además y siempre que sea posible, comunicada inmediatamente y



por escrito al mismo.

Asimismo, los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

- 13.4. El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.
- 13.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el CDI, debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 cm y las rojas y de cuadros de 90 x 110 cm. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.
- 13.6. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación.
- 13.7. Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al Pit Lane, (o lugar previsto por el Reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.
- 13.8. Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en el siguiente paso por la entrada a Pit Lane después de que la misma es presentada.

14) SANCIONES

- 14.1. 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 en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Competición.

- 14.2. "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 el deporte del automóvil y sus competiciones.
- 14.3. 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).
- 14.4. Si los Comisarios Deportivos investigan un "Incidente", deben informar al equipo o equipos que estén implicados, 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 30 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.
- 14.5. Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", las penalizaciones establecidas en el Anexo 1.
- 14.6. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (T.N.A. y D.) de la Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.), de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un "Incidente".
- 14.7. El T.N.A. y D., podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un "Incidente", de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la R.F.E. de A. y disposiciones concordantes.
- 14.8. 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 exclusión en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.

No obstante lo anterior, 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 3 primeras vueltas de la carrera).

Asimismo, deberá tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

- 14.9.** 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 lo consideran insuficiente, por una parada en Pit Lane (Stop & Go) de tantos segundos como consideren oportuno, pudiendo elevarla finalmente hasta la exclusión 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 del mismo Meeting (en el supuesto de celebrarse más de una), o trasladar la misma a carreras a celebrar en el(los) siguiente(s) Meeting(s).

14.10. 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 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 una vuelta completa 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 and Go, serán como mínimo, de DIEZ SEGUNDOS, y, si se conmutan, serán por VEINTICINCO SEGUNDOS, mas 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. Todas las vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las 3 vueltas.

f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las 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 añadirán los segundos que se estimen oportunos.

- 14.11.** Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 160 o 161 del CDI.

15) ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

Los entrenamientos privados vienen definidos en los Arts. 9.3. y 16 del Anexo "H" y son realizados sobre la base de un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.



16) CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

- 16.1. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos y órdenes desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit Lane y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.
- 16.2. En todos los certámenes puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España es obligatorio que todos los vehículos vayan provistos de un "transponder" de cronometraje automático fijo para toda la temporada. El promotor/organizador del Certamen deberá consensuar con la R.F.E. de A. el modelo del mismo al objeto de que éste sea compatible con los sistemas de cronometraje de los circuitos donde se celebren las pruebas.
- 16.3. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

17) DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES

- 17.1. La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba.
- 17.2. En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.
- 17.3. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo.
Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los boxes, deberá contar con el permiso expreso de la Organización.
- 17.4. Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad y perros de invidentes), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.
- 17.5. Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit Lane y Pista.
Los Boxes son una zona sumamente peligrosa. Si a pesar de esta prohibición, algún menor de 16 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.
- 17.6. Toda persona, relacionada o no con cualquier concursante inscrito, que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, el Pit Lane, en la Parrilla de Salida o en el interior de cualquier otra instalación que lo requiera, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo válido para la zona en cuestión.
- 17.7. Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba que se esté desarrollando en ese momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.
- 17.8. Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.
- 17.9. 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.
- 17.10. Todo el material —incluidos los neumáticos— deberá estar en el interior de los boxes.
- 17.11. Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados una vez finalizada la prueba.
- 17.12. 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.

18) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

- 18.1. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en España, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. Se exceptúan de lo anterior, todas aquellas series y campeonatos internacionales que se regirán por sus propios Reglamentos.
- 18.2. 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.



- 18.3.** Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:
- a)** Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
 - b)** Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
- A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.
- 18.4.** 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 de Pista 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.
- 18.5.** 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 Kms/h.
- En el Reglamento Particular de cada meeting, se nombrarán los comisarios que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el Pit Lane.
- 18.6.** Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
- 18.7.** Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.
- 18.8.** La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.
- 18.9.** 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.
- 18.10.** 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.
- 18.11.** Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.
- 18.12.** Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito. (Anexo L)
- 18.13.** En particular está prohibido:
- a)** Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.
 - b)** Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 31.13.
- 18.14.** Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarse a la primera oportunidad posible.
- 18.15.** Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarse.
Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules, será reportado a los Comisarios deportivos de la prueba.
- 18.16.** 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 la pista pero no los bordillos y/o pianos, y;
 - un piloto se considerará como que ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con la pista.



Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del Art. 18.17 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse 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.

- 18.17.** 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.
- 18.18.** La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 18.16 y 18.17 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p 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.
- 18.19.** 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 dentro del respeto al reglamento y sin sacar ventaja alguna.
- 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
- 18.20.** Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera o los entrenamientos oficiales, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.
- 18.21.** Todo vehículo abandonado por su conductor 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.
- 18.22.** Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de Pista.
- 18.23.** El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.
- 18.24.** Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo del mismo, tanto en entrenamientos como en carrera.
- 18.25. 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. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.
- Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un meeting 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 P.C.C.C.T.C.E.
- Cualquier infracción de esta regla durante la carrera en un meeting 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.
- 18.26.** 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 P.C.C.C.T.C.E.

19) VERIFICACIONES

- 19.1.** Las verificaciones deberán realizarse el día anterior a los entrenamientos oficiales. En casos excepcionales —y siempre que exista una razón de fuerza mayor debidamente acreditada—, se podrá autorizar, a los equipos que lo soliciten, pasar las verificaciones durante la jornada de entrenamiento(s) oficial(es). En todo caso, pasar las verificaciones fuera de los horarios previstos en el Reglamento Particular conllevará una sanción.
- 19.2.** 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 (técnicas y administrativas).

- 19.3.** 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.
- 19.4.** 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.
- 19.5.** Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada prueba de un Meeting. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular de la prueba.

20) VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

- 20.1.** Durante las verificaciones administrativas preliminares, los concursantes deberán tener siempre disponibles todas las licencias y documentos exigidos.
- 20.2.** En el primer Meeting en que participe un concursante o piloto, los oficiales designados verificarán todos los documentos, incluidas licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc. y actualizarán estos datos en el respectivo Programa de Actas creado al efecto.
- 20.3.** En las restantes pruebas del Certamen, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Hoja de Control para dar fe de su presencia en el meeting sin olvidarse de aportar sus respectivas licencias, por si les fuesen requeridas para acreditar su identidad.

21) VERIFICACIONES TÉCNICAS

- 21.1.** 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.
- 21.2.** El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.
- 21.3.** 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.
- 21.4.** El control fonométrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, será realizado bajo el control de los Comisarios Técnicos en cualquier momento de la prueba.
- 21.5.** 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.
- 21.6.** El Director de Carrera y/o de Competición puede solicitar, durante cualquier momento de los entrenamientos y carrera, que cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente, sea parado y verificado por los Comisarios Técnicos.
- 21.7.** 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.
- 21.8.** 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.
- 21.9.** 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.



- 21.10.** En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera 2 entrenamientos y/o 2 carreras en el mismo Meeting 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 misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

El concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la exclusión de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión 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.

- 21.11.** Cuando el Reglamento del Certamen establezca 2 entrenamientos y/o 2 carreras en el mismo Meeting, 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 exclusión de la clasificación conlleva la exclusión de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión 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.
- 21.12.** Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la exclusión 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 del Reglamento Particular del Certamen.

22) NEUMÁTICOS

- 22.1.** La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia está prohibida durante los entrenamientos oficiales y la carrera.
- 22.2.** Toda modificación o tratamiento, como el rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido.
- 22.3.** Está prohibido el uso y/o mera presencia de calentadores de ruedas o de cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de los mismos, durante toda la duración del Meeting, salvo que el Reglamento del Certamen expresamente lo autorice.
- 22.4.** La limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carrera y su forma de verificación y marcaje durante la prueba estará prevista, si existiese tal limitación, en los Reglamentos del Certamen correspondiente.
- 22.5.** El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado.
- 22.6.** En un meeting, 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.
- 22.7.** Durante el/los entrenamiento(s) y la(s) carrera(s), sólo podrán encontrarse en los boxes los neumáticos marcados para el meeting.
- 22.8. Situación de pista mojada**
1. En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Competición o de Carrera, la elección de neumáticos es libre.
 2. La utilización simultánea de neumáticos slicks y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, esta prohibido en cualquier circunstancia.
 3. 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 arts. 28.11., 31.16., y 34.3 y 4 respectivamente de este reglamento."
- 22.9.** El Director de Carrera, así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos.

23) PESO

El peso mínimo del vehículo será con todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción —si ha lugar—) al nivel normal de funcionamiento, excepto los depósitos del limpiaparabrisas o faros, sistemas de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos.

24) PROCEDIMIENTO DE PESAJE

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



- 24.2. El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.
- La báscula aprobada por la R.F.E. de A. será la única cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de 3 kg.
- 24.3. En los casos en los que estos Reglamentos no contemplen un procedimiento de pesaje, 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.
- 24.4. El pesaje tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.
- 24.5. 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.
- 24.6. 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.
- 24.7. 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.

25) CARBURANTE —NORMAS EN PARQUE DE REFUELLING

Además de lo señalado en el Art. 9 de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, y Trofeos de España será de aplicación la siguiente normativa:

- A. El suministro de gasolina se hará preferentemente en bidones metálicos homologados de 50 litros.
- B. El concursante deberá comunicar sus necesidades de combustible en la siguiente dirección: www.myronracing.com cuando realice su inscripción.
- En esta dirección están recogidos los distintos Certámenes y las pruebas puntuables, así como diversa información general.
- C. Será responsabilidad del concursante/piloto el almacenamiento de los bidones metálicos homologados, manteniendo en todo momento un extintor de al menos 3kg. En perfectas condiciones de uso en su zona de trabajo o avance.
- D. El Carburante oficial será de la Marca PANTA Súper Plus 98 y PAN-NS 102, especificaciones FIA. (En cada certamen, el carburante establecido en la página web antes citada).
- Asimismo se suministrará Diesel Performance Panta a los equipos con vehículos de este carburante.
- E. Cualquier información o normativa puntual relativa a los parques de refuelling será publicada en el Tablón Oficial de Anuncios del certamen correspondiente.

CARBURANTE

- 25.1. ~~Para participar en los entrenamientos y las carreras, es obligatoria la utilización de la gasolina oficial suministrada por la R.F.E. de A. en los circuitos correspondientes.~~
- 25.2. ~~La utilización de gasolina diferente de la oficial entrañará la exclusión de la prueba.~~
- 25.3. ~~La única gasolina oficial para cada prueba será la suministrada "in situ" en cada carrera, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de gasolina, no siendo válida la de la anterior.~~
- 25.4. ~~En todos los meetings se comunicará a los concursantes la instalación de una oficina para la adquisición de vales para canjear por gasolina en el camión cisterna oficial, cuya ubicación también será debidamente comunicada.~~
- 25.5. ~~El precio de los vales y el horario para la compra y suministro de gasolina será publicado en el tablón de anuncios de la prueba.~~
- 25.6. ~~Al retirar los vales se firmará un justificante impreso, donde figurará la cantidad adquirida por cada equipo en cada prueba.~~
- 25.7. ~~El suministro de gasolina se hará preferentemente en bidones.~~
- 25.8. ~~Los vales no utilizados para una prueba serán utilizables en la siguiente, previo paso por la oficina para su sellado y control.~~
- 25.9. ~~Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 4 litros de gasolina a su entrada en el parque cerrado al final de entrenamientos o de las carreras.~~
- 25.10. ~~De existir una cantidad menor se aplicarán las sanciones establecidas en el Anexo 1.~~



- 25.11. La gasolina suministrada estará identificada para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo.
- 25.12. El Comisario Técnico extraerá del camión cisterna una muestra de gasolina cuando llegue a cada circuito, para realizar el análisis comparativo de la misma en las verificaciones.
- 25.13. Durante el transcurso de los entrenamientos oficiales y la carrera, los Comisarios Técnicos podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los vehículos participantes, para verificar, en primera instancia, su concordancia con la muestra oficial y su posible análisis posterior. Podrán realizar una comprobación visual del color de una muestra o bien tomar muestras para ser analizadas de acuerdo con lo establecido en las R.C.C.C.T.C.E.
- 25.14. La toma de muestras de combustible se realizará tomando 4 muestras de 1 litro en los bidones oficiales que serán debidamente identificados y precintados según el procedimiento usado para el marcaje de piezas a retener.
- El primer bidón servirá para la verificación in situ y los otros 3 para el análisis posterior en un laboratorio. De estas muestras una se enviará a analizar al laboratorio, otra se entregará al concursante afectado y la tercera quedará en poder de la R.F.E. de A. para un posible contra-análisis.
- 25.15. El laboratorio reconocido por la R.F.E. de A. que recibe la muestra para analizar está autorizado a romper los precintos, si los detalles concernientes al precintado están descritos en el informe oficial.
- 25.16. Si el resultado del análisis es conforme, la R.F.E. de A. comunicará los resultados oficialmente a todas las partes.
- 25.17. Si el resultado sobrepasa la tolerancia de la Norma ASTM D3244, se comunicará al concursante afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de 3 días su muestra a un laboratorio de su elección reconocido por la R.F.E. de A. Asimismo debe tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 18.5.J de las PCCCCTE.
- 25.18. En caso de desacuerdo entre los análisis y si los resultados sobrepasan las tolerancias definidas para dos análisis, la R.F.E. de A. enviará su muestra a un laboratorio reconocido a su elección.
- 25.19. El cálculo final se efectuará teniendo en cuenta todos los resultados, y la decisión final será comunicada a todas las partes.
- 25.20. **Normas en parque de refuelling**

Las normas que se expresan a continuación, deben ser seguidas en todos los eventos con objeto de mantener la máxima seguridad en las zonas en las que se esté practicando la venta y trasvase del combustible desde los camiones cisterna de la compañía petrolera y los participantes en la Copa o Campeonato de España correspondiente.

Unidades de suministro a vehículos en pruebas deportivas

Siguiendo las normas establecidas en el capítulo V de la instrucción técnica complementaria MI-IP04 (Real Decreto 523/1999 de 1 de Octubre), a continuación se describen las normas más destacables establecidas en esta:

1. Ubicación dentro del paddock del circuito en el que se celebra el evento

- Cada unidad de almacenamiento o cisterna, deberá estar ubicada dentro de un recinto vallado de unas dimensiones de 15 mts x 20 mts.
- El aparato surtidor deberá situarse a una distancia no menor de 4 mts de la cisterna de almacenamiento.

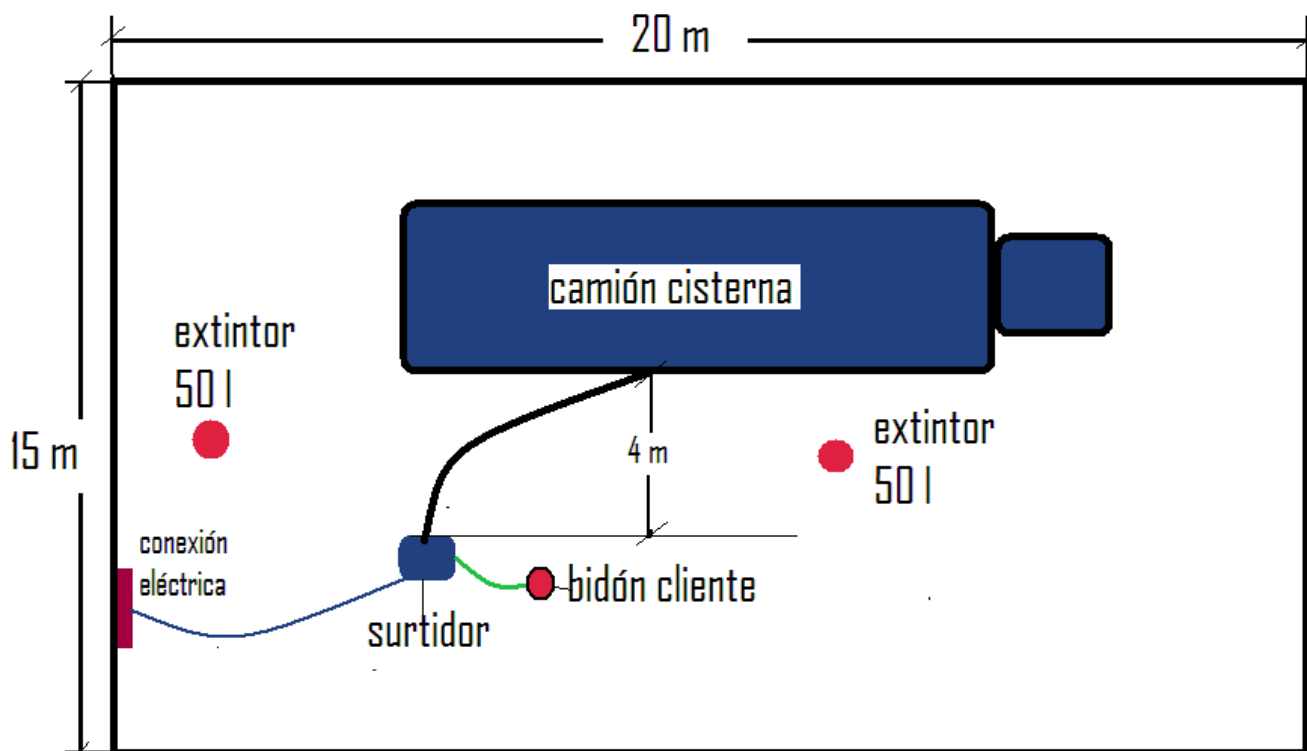
2. Sistemas y elementos de seguridad.

Deberá contar con los siguientes sistemas y elementos de seguridad:

- El área de suministro, deberá estar provisto de 2 extintores de 50 lts. situados en un lugar accesible al personal suministrador de combustible.
- Las tomas de energía eléctrica deberán estar previstas de tomas de tierra.
- El volumen máximo de los bidones en los que se expone el combustible debe ser de 50 lts.
- Estará prohibido dentro del recinto, la circulación de vehículos a motor.
- No podrá llevarse a cabo otra actividad que no sea la de venta de combustible, quedando terminantemente prohibida la de carga-descarga de otra mercancía que no sea combustible.



Plano de situación – dimensiones del recinto y ubicaciones



26) PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

- 26.1.** En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.
- 26.2.** 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 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.
- 26.3.** Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente.
Los vehículos sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.
- 26.4.** No está autorizado recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya salido del mismo.
- 26.5.** La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.
- 26.6.** 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 empujando.
- 26.7.** En un meeting en el que se celebren varias pruebas, los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del Director de Carrera y/o Competición.
- 26.8.** Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha.



27) BRIEFING

- 27.1. 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.
- 27.2. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia.
- 27.3. Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing.
- 27.4. El Director de Carrera y/o el Director de Competición serán los responsables de llevarlo a cabo.
- 27.5. Antes de empezar el Briefing, cada piloto y concursante (o representante nombrado) deberán recibir documentación específica de la prueba (Datos del Circuito, Plano del Circuito, Horarios Definitivos, etc.).
- 27.6. En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial del meeting (reglamentos, horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán éstos.
- 27.7. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing.

28) ENTRENAMIENTOS OFICIALES (libres, cronometrados y Warm Up)

- 28.1. Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:
 - a) **Entrenamiento Libre:** Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el meeting. 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. Éste entrenamiento está reservado, y siempre bajo autorización de la R.F.E. de A., a los Certámenes con rango mínimo de Campeonato de España.
- 28.2. Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados de una duración mínima efectiva de 20 minutos.
- 28.3. Un vehículo no puede ser calificado más que por un piloto.
- 28.4. Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y haber realizado un tiempo que le califique, excepto los casos contemplados en el Art. 30.3.
- 28.5. 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.
- 28.6. 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.
- 28.7. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida.
- 28.8. Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.
- 28.9. Si el número de vehículos clasificados en los entrenamientos oficiales cronometrados es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, se designarán dos suplentes en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos.
Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera (excepto lo establecido en el Art. 30.3).
- 28.10. 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.
- 28.11. Corresponde al Director de Competición 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.
- 28.12. Si el número de vehículos inscritos en alguna prueba superase el número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos, se organizarán tantas mangas de entrenamientos como fuere necesario



dividiendo a los vehículos según determinen los reglamentos Deportivos Particulares o, en los casos no previstos, según el criterio, del Organizador, con el acuerdo de la R.F.E. de A.

28.13. Con el fin de evitar las posibles diferencias de condiciones de entrenamiento que pudieran presentarse cuando se celebren 2 o más mangas, y si no existe norma específica al respecto en el Reglamento Deportivo Particular correspondiente, se clasificarán para tomar parte en la carrera el mismo número de vehículos de cada una de las mangas de entrenamiento.

28.14. El intervalo entre el fin de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y el principio de la carrera, caso de celebrarse en la misma jornada, no podrá nunca ser inferior a 2 horas.

28.15. Una única sesión de entrenamientos para dos carreras

Si el Reglamento de un Certamen no establece una normativa concreta, será de aplicación lo siguiente:

Al final de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados se publicarán, oficialmente, el mejor tiempo, así como el segundo mejor tiempo obtenido por cada piloto.

Esta única sesión determinará la parrilla de la primera carrera y de la segunda carrera.

El mejor tiempo obtenido por cada piloto determinará el orden de salida para la 1ª carrera y el segundo mejor tiempo obtenido por cada piloto determinará el orden de salida para la 2ª carrera.

29) INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

29.1. 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.

29.2. 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 Competición (en el caso de estar nombrado).

29.3. El Director de Competición, 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.

29.4. 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.

29.5. 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.

29.6. Neutralización de los entrenamientos "Full Yellow".

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

Se aplicará el siguiente procedimiento:

— El Director de Competición/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje "sesión neutralizada (Full Yellow)".

— Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito.

— Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de "Full Yellow" no serán tenidos en cuenta.

— 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:

- Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: “FIN NEUTRALIZACIÓN ENTRENAMIENTOS”.
- Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.
- 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 P.C.C.C.T.C.E.

- 29.7.** 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.

30) LA PARRILLA DE SALIDA

- 30.1.** Al final de la(s) sesión(es) de entrenamiento(s) oficial(es) cronometrado(s) se publicará el mejor tiempo de cada piloto, firmada por el Director de Carrera.
- 30.2.** Si, de acuerdo con lo establecido en los Arts. 28.12. y 28.13., se han celebrado 2 o más mangas de entrenamientos, y siempre que no existiese norma específica al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, la lista de vehículos estará compuesta por el mismo número de vehículos procedentes de cada manga de entrenamientos y los suplentes contemplados en el Art. 28.9. procederán uno de cada manga.
- 30.3.** Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba dada, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación por razones de causa mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:
- a)** No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
 - b)** Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, etc.)
 - c)** Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.
- 30.4.** Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.
- 30.5.** La parrilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera 1 hora antes de la hora oficial de salida de la prueba. En el caso de que se celebren 2 carreras el mismo día, y la parrilla de salida de la 2ª esté confeccionada en función de la clasificación de la 1ª, la publicación de esta parrilla se efectuará 30 minutos antes de la salida de la 2ª carrera.

Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera antes de este momento.

Si se retiraran 1 ó más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

- 30.6.** 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, salvo los casos especiales contemplados en los Reglamentos Particulares. Si 2 ó más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.
- 30.7.** El piloto más rápido en los entrenamientos oficiales cronometrados tomará la salida de la carrera en la posición de la parrilla marcada como “Pole Position” en cada circuito o, en un nuevo circuito, aquella que haya sido designada como tal por la R.F.E. de A.
- 30.8.** El resto de la parrilla de salida, excepto en los casos especiales antes mencionados, se formará de acuerdo con los siguientes criterios:
- a)** En los casos de una sola manga de entrenamientos oficiales cronometrados, el segundo puesto y sucesivos serán ocupados por el 2º clasificado y sucesivos de los entrenamientos oficiales cronometrados.
 - b)** En los casos de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados, excepto que existiese una norma específica distinta al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, el 2º puesto de la parrilla será ocupado por el piloto que haya realizado el mejor tiempo en la otra manga donde no hubiera entrenado el Pole Position. El 3er. puesto de la parrilla será ocupado por el 2º clasificado del grupo donde hubiera entrenado el piloto clasificado para la Pole Position, y el 4º puesto de la parrilla por el 2º clasificado de la otra manga y así sucesivamente.



- c) En los casos de más de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados para clasificarse a 1 sola carrera se aplicará un criterio análogo al descrito en el apartado b).
- 30.9.** Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 7 metros.
- 30.10.** El acceso a la parrilla finalizará 3 minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera (bandera verde).
- Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá del Pit Lane.
- 31) PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO**
- 31.1.** Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las personas encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.
- 31.2.** Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos. Únicamente, para los Campeonatos de España y pruebas de resistencia (más de 6 horas), la R.F.E. de A. podrá autorizar un procedimiento más largo, de 15 ó 30 minutos.
- 31.3.** Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.
- 31.4.** Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.
- 31.5.** Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.
- 31.6.** 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.
- SEÑAL DE 10 MINUTOS: Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicará que la luz verde se encenderá en 10 minutos.
- 31.7.** La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante los siguientes procedimientos:
- a) Procedimiento con paneles**
- Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Estos paneles de señalización irán acompañados de una señal sonora. Estas señales tienen los mismos significados que las señales luminosas descritas en el procedimiento b).
- b) Procedimiento con luces**
- La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante las señales de las luces de salida (2 luces rojas que se apagarán simultáneamente) mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, cada uno de los cuales irá acompañado de una señal sonora. Estas señales tienen los siguientes significados:
- Señal de 10 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 10 minutos.
 - Señal de 5 minutos: se apagará el primer par de luces rojas.
 - Señal de 3 minutos: se apagará el segundo par de luces rojas.
 - Señal de 1 minuto: se apagará el tercer par de luces rojas.
 - Señal de 15 segundos: se apagará el cuarto par de luces rojas.
 - Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.
- 31.8. 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):**
- a)** Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, 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 Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art. 31.14.
- 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.
- c)** Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.
- 31.9. 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.

31.10. 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.

31.11. 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.
- 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 caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.
- c) En este caso, comisarios de pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

31.12. Inicio de la vuelta de formación:

- a) En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista. Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes

El inicio de la vuelta de formación se indicará mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.

- b) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.
- c) 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.
- d) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se retrasa al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarle sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.
- e) Un piloto que se encuentre retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla. En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.
- f) Cualquier piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el Pole Position ocupe su posición en la parrilla de salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.
- g) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

31.13. Durante la vuelta de formación queda prohibido:

- a) Efectuar ensayos de salida.
- b) Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- c) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Competición y/o de Carrera en el Briefing.



- d) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.
- 31.14.** Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 31.8. 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.
- 31.15.** 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.
- 31.16.** Cambio de condiciones meteorológicas:
- a) Antes de la apertura del Pit Lane:
- a.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.
- a.2. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10" en blanco.
- a.3. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista.
- a.4. Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane para acceder a la parrilla.
- a.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.
- a.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:
- b.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.
- b.2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento standard.
- c) Salida inminente de carrera:
- c.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.
- c.2. Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10" (fondo rojo).
- c.3. Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 Minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.
- c.4. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 Minutos, se reiniciará el procedimiento de salida standard a partir del panel de 5 Minutos.
- c.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.
- 31.17.** Cualquier presentación de un panel indicador de "10" deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

32) PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA

- 32.1.** La parrilla tendrá una formación escalonada 1 x 1.
- 32.2.** La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.
- 32.3.** 5 minutos antes de la salida (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado 32.10), el Safety Car, con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane.
- Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar del panel de 5 minutos se encenderán las luces correspondientes en el semáforo de salida.



- 32.4.** Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Un Comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estárter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, una vez que se muestre la bandera verde al final de la parrilla, el starter iniciará el procedimiento: se encenderá cada segundo una de las 5 luces del semáforo. Cuando estén todas encendidas, la salida se dará apagando todas las luces rojas del semáforo.

Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado de acuerdo con lo indicado en el Anexo 1 de este Reglamento. Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

- 32.5.** Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:

Si un vehículo tiene un problema que puede hacer peligrar la salida, su piloto puede indicarlo rápidamente, y el Comisario de Parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla.

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, se encenderán las luces naranjas intermitentes y un panel indicativo de "VUELTA DE FORMACION ADICIONAL", 2 segundos después se encenderán las luces verdes y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas al vehículo o vehículos causantes del problema.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrará en el panel de vuelta de formación adicional. 8 segundos después se encenderán las luces verdes del semáforo, y los vehículos que puedan hacerlo, completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas al vehículo o vehículos causantes del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al Pit Lane, y su lugar e la Parrilla quedará vacante.

El equipo de dicho vehículo puede en Pit Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el Pit Lane.

Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el Pit Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACION ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane será penalizado.

- 32.6.** No obstante lo anterior, si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación y el Director de Carrera decide que la Salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores, se seguirán los siguientes procedimientos:

a) Si la luz roja no ha sido aún encendida, se mostrará una bandera roja y se exhibirá un panel con la identificación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

b) Si la luz roja ha sido ya encendida, el Director mostrará una bandera roja, dejando luz roja encendida y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrará el panel de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

En ambos casos, a) y b), los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que su vehículo pueda hacerlo.

Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un Oficial con una bandera amarilla se situará prudentemente delante del vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En este momento el vehículo puede arrancar, teniendo en cuenta los procedimientos del Artículo 31.12. y su lugar de parrilla quedará vacante.

Si varios pilotos se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la parrilla respetará el orden



de su posición relativa en la parrilla anterior.

Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de parrilla será penalizado.

- 32.7. En el caso en que sea necesario aplicar el Art. 32.6, la prueba contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.
- 32.8. Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el Art. 32.6.
- 32.9. Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida el Art. 18.19. no será aplicado y los comisarios de pista deben empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor. Si después de varias tentativas, el vehículo no se pone en marcha, los comisarios de pista lo empujarán hasta Pit Lane por el acceso más práctico, donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.
- 32.10. En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento a aplicar será el del artículo 35.14. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC.

33) PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA

- 33.1. La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2.
- 33.2. Cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el "leading car" o vehículo de lanzamiento, encenderá sus luces destellantes amarillas.
- 33.3. Con la pancarta de 15" el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.
- 33.4. Tras la pancarta de 15" se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento. **En el punto (curva) donde finalice el poder hacer maniobra de zigzag, se mostrará un panel indicativo de Formación de Parrilla. A partir de este punto todos los vehículos deberán ir colocándose en formación de 2x2.**

**FORMACIÓN
PARRILLA
GRID
FORMATION**

Dimensiones: 100 x 80 cm

- 33.5. Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.
- 33.6. Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.
- 33.7. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo/verde) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.
- 33.8. 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 de la señal de salida.
- 33.9. Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.
- 33.10. Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.
- 33.11. En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:
 - a) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.
 - b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas y el starter mostrará un cartel indicativo de : **Vuelta de Formación Adicional**. Los vehículos, bajo la dirección del Pole Position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.



**VUELTA
FORMACIÓN
ADICIONAL
EXTRA
FORMATION LAP**

Dimensiones: 60 x 80 cm

- c) Si el vehículo Pole Position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del Pole Position pasaría a desarrollarlas el vehículo que ocupaba la segunda posición de la parrilla

En los casos a) y b, y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempo), se considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

34) CARRERA

- 34.1.** 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.
- 34.2.** 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.
- 34.3.** Cuando el Director de Carrera y/o el Director de Competición 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.

- 34.4.** 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 Competición 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.

35) NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

- 35.1.** 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.
- 35.2.** 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.
- 35.3.** El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de Competición 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.
- 35.4.** 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.
- 35.5.** 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.
- 35.6.** 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:

- Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car (luz verde trasera).
- 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, tal y como se define en el punto o).



- Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto o).
- 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.
- Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

35.7. 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.

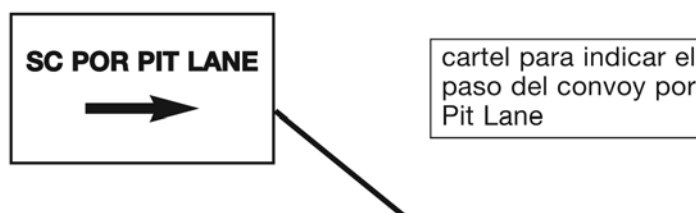
35.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

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. 35.10.) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

35.9. 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 apunto 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.

35.10. 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 mostrarán, 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.



35.11. Cuando el Director de Carretera ordene retirarse al 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. 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 apaguen 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 las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea. Las banderas verdes se mantendrán durante una vuelta.

El adelantamiento permanece estrictamente prohibido entre vehículos participantes hasta que estos pasen por la línea de cronometraje.

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

Sin embargo, en carreras cuya duración máxima sea inferior a 45 minutos, las primeras dos vueltas cubiertas en régimen de Safety Car no contarán para la distancia de carrera (pero no se modificará el tiempo máximo de carrera).

35.13. 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.

35.14. 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 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.

- 35.15.** 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.

36) SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

- 36.1.** 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 Competición/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces rojas en la línea.

- 36.2.** Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en una línea en el lado en que se encuentre la pole position. Cualquier vehículo que se encuentre entre la línea roja y el líder de carrera será llevado por los oficiales a otra fila paralela a la anterior en parrilla, y antes de reanudar la carrera se ordenará a estos vehículos completar una vuelta para ponerse al final de la formación.

- 36.3.** El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja.

- 36.4.** Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 10 minutos al tiempo máximo de carrera en toda carrera de duración máxima inferior a 45 minutos.
- 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.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

- 36.5.** Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización de Drive Trough a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida.

Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización.

- 36.6.** Todos los vehículos que se encuentren en el Pit Lane serán autorizados a salir del Pit Lane una vez que la carrera se haya reanudado, pero aquellos vehículos que se encontraran en la entrada del Pit Lane o en Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrán antes que los demás. Aparte de lo anterior, cualquier vehículo que intente reanudar la carrera desde el Pit Lane podrá hacerlo en el orden en que llegaron al mismo por sus propios medios, a menos que otro vehículo fuera indebidamente retrasado.

37) REANUDACIÓN DE LA CARRERA

- 37.1.** El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como 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.

- 37.2.** Se mostrarán señales de 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.

- 37.3.** Cuando se muestre el panel de 5 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 5 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el Pit Lane.



En estos casos, un oficial con una bandera amarilla impedirá que el vehículo (o vehículos) abandone(n) la parrilla hasta que todos los que estén autorizados a hacerlo hayan cruzado la línea roja.

- 37.4.** En cualquier momento después de la señal de 3 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el líder y la línea de bandera roja serán autorizados a salir para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Safety Car.

- 37.5.** Cuando se de 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 todo 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 vehículos hayan abandonado la parrilla, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia el 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.

- 37.6.** La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida.

El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que los vehículos de competición no se encuentren alineados detrás de él, haya aún personal de los equipos sin abandonar completamente la zona de parrilla o haya ocurrido cualquier otro incidente que necesite de otra intervención.

- 37.7.** Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla y todos los vehículos lo seguirán en el orden en el que estaban parados en la línea roja y con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.

Inmediatamente después de que el último vehículo tras el Safety Car haya pasado a la altura de la salida del Pit Lane, las luces de salida de Pit Lane pasarán a verde permitiendo que los coches que estuviesen en el Pit Lane se incorporen a pista y se añadan a la fila tras el Safety Car.

- 37.8.** Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja 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.

- 37.9.** Cualquier piloto que se retrase abandonando la línea de bandera roja no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de vehículos haya cruzado la línea roja, 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.

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

- 37.11.** Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 35 del presente Reglamento.

- 37.12.** 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.

- 37.13.** Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 36 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 37, 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 mas de 2 vueltas pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado mas del 75% de la distancia prevista.

- 37.14.** Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el art. 37., 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 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.

38) LLEGADA

- 38.1.** 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.

- 38.2.** 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.

- 38.3.** Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.
- 38.4.** 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 imprevisto 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.

39) PARQUE CERRADO

- 39.1.** El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.
- 39.2.** El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.
- 39.3.** Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.
- 39.4.** 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.
- 39.5.** 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.
- 39.6.** 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 todas las operaciones que se realicen en el mismo.
- 39.7.** 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.
- 39.8.** En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, 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.
- 39.9.** En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, si un concursante clasificado en la 1ª carrera no respetara este tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera, para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, ocupando directamente la última posición de la parrilla de salida de la 2ª carrera.

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.

40) CLASIFICACIÓN

- 40.1.** El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista 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. 40 del CDI, 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.
- 40.2.** 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.
- 40.3.** Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros)
- 40.4.** 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.
- 40.5.** 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, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado. Si el Campeonato prevé 2 pruebas por meeting, 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 precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

- 40.6.** 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.

41) ENTREGA DE PREMIOS

- 41.1.** Los conductores que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar en la ceremonia de ENTREGA DE PREMIOS en el podium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

42) RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 42.1.** Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 1.000 Euros.
- 42.2.** Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII 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 sanción de 2.500 Euros.

43) CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

- 43.1.** El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa o Trofeo será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en consideración el número de resultados establecidos en los correspondientes Reglamentos Deportivos Particulares.

Será de obligado cumplimiento lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

- 43.2.** Los puntos para cada título, serán atribuidos en cada prueba según el baremo marcado en los correspondientes Reglamentos del certamen en cuestión.
- 43.3.** Los Premios y los puntos atribuidos a los participantes llegados “ex aequo” serán sumados y repartidos entre ellos.