



REGLAMENTO DEPORTIVO
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS
DE ESPAÑA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO
2003

Art. 1.- AMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO.

- 1.1. El presente Reglamento es de aplicación en todas las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas y Trofeos 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 2003, y en todas las pruebas de otras características que, en aplicación del Art. 10.2. de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España 2003, estén autorizadas en un Meeting de Carácter Estatal.
- 1.2. La Real Federación Española de Automovilismo podrá autorizar excepciones al presente Reglamento. Estas excepciones estarán especificadas en el Reglamento del Certamen correspondiente.

Art. 2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

- 2.1. Todos los concursantes y deportistas participantes en los eventos citados en el artículo 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 2003.
 - b) El presente Reglamento Deportivo.
 - c) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares.
 - d) Cualquier otro Reglamento aplicable.
- 2.2. El Código Deportivo Internacional 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 Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.
- 2.4. Si un concursante no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada, durante toda la carrera, de un vehículo inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la Prueba, 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 penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo I del mismo.

Art. 3.- ORGANIZACION DE LAS PRUEBAS.

- 3.1. El Organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptados por la Real Federación Española de Automovilismo.

- 3.2. Si por cualquier motivo le fuera retirado el Permiso de Organización para realizar la prueba, la Real Federación Española de Automovilismo podrá designar otro Organizador para la misma.

Art. 4.- REGLAMENTOS

- 4.1. Las propuestas de Reglamentos de:

- a) Campeonatos, Copas, Trofeos de España (adjudicados por la Real Federación Española de Automovilismo a Promotores)
- b) Monomarcas (de carácter estatal)

deberán estar en la Secretaría de la Real Federación Española de Automovilismo antes del 15 de octubre del año anterior al comienzo de la temporada.

- 4.2. Los complementos de los Certámenes citados en el artículo 1.1. deberán ser aprobados por la Real Federación Española de Automovilismo con un mínimo de 12 días antes de la celebración de la siguiente prueba puntuable, para ser válida su aplicación.
- 4.3. El Organizador suministrará a la Real Federación Española de Automovilismo la información establecida en el Anexo II del Reglamento Particular Tipo (parte A) del presente Reglamento, con un mínimo de 30 días antes del comienzo de la prueba.

Si la Real Federación Española de Automovilismo da por válida dicha información completará la parte B. El organizador comunicará esta información a todos los concursantes con una antelación mínima de 8 días antes de la prueba.

Art. 5.- LICENCIAS.

- 5.1. Todos los concursantes, deportistas y oficiales que actúen en los eventos citados en el artículo 1.1 deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la Real Federación Española de Automovilismo y válida para el año en curso.
- 5.2. Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, 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.

Art. 6.- VEHICULOS ADMITIDOS. NUMERO MÁXIMO AUTORIZADO

- 6.1. Los vehículos admitidos a participar los eventos indicados en el Artículo 1.1., serán los definidos en su Reglamentos correspondiente.
- 6.2. El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera se detalla en el siguiente cuadro, excepto en los entrenamientos oficiales no cronometrados el día de la carrera, cuando los hubiere, que no estarán abiertos más que a los vehículos calificados para la misma.

CIRCUITO	ENTRENAMIENTOS		CARRERA	
	Turismos	Fórmulas	Turismos	Fórmulas
Albacete	45	40	40	36
Catalunya GP	45	40	40	36
Jarama	45	40	40	36
Jerez	45	40	40	36
Valencia	45	40	40	36

Art. 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 Real Federación Española de Automovilismo.
- 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 Código Deportivo Internacional y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables (Art. 2).
 - b) La marca del vehículo utilizado.
 - c) La marca del motor.
 - d) El nombre del concursante.
 - e) El(los) nombre(s) del(los) piloto(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 Real Federación Española de Automovilismo.
- 7.5. De conformidad con lo preceptuado en el Art. 79 del Código Deportivo Internacional, el mismo vehículo no podrá inscribirse mas que una sola vez en cada prueba.
- 7.6. No se admitirá –excepto autorización expresa de la Real Federación Española de Automovilismo- la inscripción de un mismo vehículo en mas de una prueba del mismo meeting.

Art. 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 Real Federación Española de Automovilismo 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.

Art. 9.- PRUEBAS PUNTUABLES - HORARIOS

- 9.1. El número máximo de pruebas de cada Certamen (Artículo 1.1.) será el establecido en su Reglamento.
- 9.2. El calendario oficial de pruebas será el aprobado por la Real Federación Española de Automovilismo.
- 9.3. La Real Federación Española de Automovilismo se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.
- 9.4. El recorrido de las carreras (desde la salida de carrera hasta la bandera a cuadros, excluyendo la vuelta de formación tendrá el número de vueltas que se detalla en el anexo Número III del presente Reglamento.
- 9.5. Ningún Meeting (excepto carreras de larga duración de más de 4 horas) podrá establecer unos horarios que sobrepasen las siguientes horas:

<u>Sábado</u>	<u>Domingo</u>
De 09,00 a 16,00 horas	De 09,00 a 15,00 horas

La R.F.E. de A. podrá autorizar 1 hora más en casos excepcionales y a su exclusivo criterio.

Art. 10.- ANULACION DE UNA PRUEBA.

- 10.1. La Real Federación Española de Automovilismo se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor de 15 vehículos.

Art. 11.- NUMEROS 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 Real Federación Española de Automovilismo 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 Federación Internacional del Automóvil y de la Real Federación Española de Automovilismo.

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 F.I.A. al respecto.

- 11.2. El nombre del piloto deberá obligatoriamente ser en letras blancas, de una altura mínima de 10 cm. y en caracteres "Helvetica 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.

Art. 12.- OFICIALES.

- 12.1. La Real Federación Española de Automovilismo podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

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

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

- Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.
- Los Comisarios Deportivos oyentes (máximo 2 por prueba).
- El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- El Responsable de Seguridad.
- El Secretario del Meeting.
- El Responsable de Cronometraje.
- Los Comisarios Técnicos.
- Oficial(es) encargado(s) de las Relaciones con los concursantes
- El Jefe de Servicios Médicos.
- El resto de oficiales.

Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el Reglamento Particular de la prueba o en un Anexo al mismo.

- 12.3. El Director de Competición 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; 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 concursante (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.
- 12.4. 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. Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.
- 12.5. El Delegado Técnico designado por la Real Federación Española de Automovilismo actuará como coordinador del resto de Comisarios Técnicos y su criterio será vinculante para todos los Comisarios Técnicos, debiendo colocar su visa en todos los documentos emitidos por los citados Comisarios.

Art. 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 Código Deportivo Internacional. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y en todo 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 Anuncios.
- 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, comunicado 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 Código Deportivo Internacional, debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 c. 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.

Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el Código Deportivo Internacional deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de carrera.

En particular, la presentación de una o más banderas amarillas indican la presencia de un peligro en la pista o en sus inmediaciones. En consecuencia, los pilotos deberán necesariamente aminorar su velocidad estando preparados para cambiar su dirección o parar, estando taxativamente prohibido adelantar a otros participantes.

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.

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 boxes después de que la misma es presentada.

Art. 14.- SANCIONES.

14.1. Los Comisarios Deportivos pueden infligir tanto las penalizaciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan –a su exclusivo criterio- en virtud del Código Deportivo Internacional.

Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Carrera y/o Competición.

14.2. "Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- Suponga la interrupción de la carrera en aplicación del presente Reglamento.
- Constituya una violación del Reglamento o del Código Deportivo Internacional.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- Empuje a un piloto fuera de la pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.

14.3. Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué piloto(s) está(n) implicado(s) en el mismo.

14.4. Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un "Incidente":

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- Exclusión.

Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos llevarán consigo la anulación del tiempo conseguido por el piloto que haya cometido la infracción en cuantas vueltas estimen oportuno y salida en último lugar de la parrilla de salida, pudiendo, a juicio de los Comisarios Deportivos, en casos cuya gravedad así lo requiera, llegar hasta la exclusión de la prueba.

Asimismo los Comisarios Deportivos podrán al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina a cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

El Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la Real Federación Española de Automovilismo.

Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 160 o 161 del Código Deportivo Internacional.

14.5. En el caso de que los Comisarios Deportivos decidieran imponer una penalización en tiempo, se aplicará el procedimiento siguiente:

- a) Cuando se trate de un competidor cuyo concursante sea distinto del propio piloto, los Comisarios Deportivos notificarán, por los medios que crean convenientes, al equipo responsable la penalización en tiempo que ha sido impuesta a su piloto con la mayor brevedad de tiempo. Esta notificación también será comunicada (siempre que sea posible) mediante los monitores de cronometraje.

El piloto será informado de la penalización en tiempo mediante la presentación de una bandera negra que será exhibida en la línea de llegada acompañada de un cartel detallando el número del piloto afectado.

En el siguiente paso por la entrada a boxes después de que se haya mostrado la bandera negra por primera vez al piloto, éste debe de entrar en el Pit-Lane y dirigirse a la ZONA DE PENALIZACION donde parará completamente su vehículo en el punto en que le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra STOP escrito 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 vehículo a reemprender la marcha, mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra GO escrita en blanco.

Durante la entrada al Pit-Lane para la aplicación de una penalización en tiempo (STOP & GO) el vehículo no podrá detenerse en su stand para realizar ninguna operación de reparación o asistencia.

- b) La notificación de la penalización en tiempo al concursante, se hará de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento Deportivo, y en ella se especificará el nombre del piloto y el número de su vehículo, así como la duración de la penalización en tiempo.
- c) Si se sanciona un "Incidente" con una penalización en tiempo cuando falten menos de 3 vueltas completas de carrera, los Comisarios Deportivos ordenarán sumar el tiempo correspondiente a la penalización al tiempo realizado en la carrera por el piloto afectado antes de publicarse la clasificación oficial provisional, bajo reserva del derecho de apelación que asiste al concursante afectado.

Si este incidente hubiera supuesto la aplicación de una penalización de Stop and Go con parada de 0 segundos, la penalización en tiempo a sumar a la clasificación será de 30 SEGUNDOS.

Art. 15.- ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

- 15.1. Los entrenamientos privados vienen definidos en los artículos 9.3 y 16 del Anexo "H" y son realizados en base a un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

Art. 16.- CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

- 16.1. Esta 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. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

Art. 17.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK Y BOXES

- 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 reservada a la prueba en cuestión, en ningún caso vehículos turismo.
- 17.4. Se prohíbe la estancia de personas que no estén acreditadas en la zona interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.
- 17.5. Todos los miembros del equipo deberán llevar siempre visible el pase en todo el recinto interior de los circuitos donde se estén celebrando pruebas del certamen.
- 17.6. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito que se encuentre en la zona de Paddock, en los Stands, o dentro del Pit-Lane, deberán llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos.

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 carrera que se esté desarrollando en ese preciso 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.

Art. 18.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

- 18.1. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de exclusión. Únicamente, un vehículo puede ser empujado en dirección contraria para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios. Un piloto no puede jamás empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Comisarios.
- 18.2. Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar solo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito.
- En particular esta prohibido realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, así como efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el artículo 30.5.c). Las penalizaciones por incumplimiento de esta norma están prevista en el Anexo N° I de este Reglamento, pudiendo llegar, a la exclusión de la prueba si entraña peligro inminente por otros participantes, con independencia de que sea la primera o la segunda vez que se realice.
- Se autoriza a efectuar ensayos de salida en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de boxes y la pista.
- La circulación por el Pit-Lane, tanto durante los entrenamientos como durante la carrera se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad inferior a 60 Km./h..
- 18.3. Durante la carrera, un vehículo que se encuentra sobre la pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro vehículo cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe ceder el derecho de paso al otro vehículo, ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.
- 18.4. Si el piloto del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los comisarios deberán señalarle el hecho por medio de la bandera azul, advirtiéndole así que otro piloto quiere sobrepasarle, debiendo respetar la bandera azul señalizada.
- 18.5. Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada con la anulación de tiempos de entrenamientos o con una penalización en tiempo, a criterio de los Comisarios Deportivos.
- Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte del concursante que adelanta, o más de un cambio imprevisto o anormal de dirección, aglomeración voluntaria de vehículos en el interior o exterior de las curvas por parte del piloto adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la exclusión.
- 18.6. Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.
- 18.7. La penalización infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la exclusión.
- Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la pista para evitar ser adelantados por otro conductor serán sancionados, como mínimo, con una penalización en tiempo de 5 segundos que será añadida al tiempo total de carrera realizado por dicho piloto, pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.
- 18.8. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista), podrá entrañar la exclusión de la carrera de los pilotos en cuestión.
- 18.9. La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén en carrera.

- 18.10. El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista o de volver a su atand 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. Durante los entrenamientos y la carrera, cualquier vehículo que se detenga deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos el/los comisarios de pista u otros oficiales deberán prestarle asistencia. Si el vehículo, gracias a esta asistencia, es conducido o empujado hasta los stands será penalizado de la siguiente forma:
- En entrenamientos, con la anulación del mejor tiempo realizado por el piloto afectado excepto si éste deja su vehículo, bajo vigilancia de un comisario técnico, en el interior del Parque Cerrado.
 - En carrera, con la exclusión de la misma, si dicha asistencia permite que el motor se ponga de nuevo en marcha.

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

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.

- 18.12. Excepto en la zona del Paddock, en los Stands 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 de su vehículo, tanto en entrenamiento como en carrera.
- 18.13. Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el comienzo del procedimiento de salida hasta el levantamiento del Parque Cerrado ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo. Todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.
- 18.14. Durante y después de los entrenamientos y después del despliegue de la bandera verde o encendido de la luz verde de semáforo (Art. 27.6.) hasta que todos los vehículos afectados hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o de otro modo (Art. 36), 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.
- 18.15. Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en los Stands y sobre la parrilla de salida.
- 18.16. Está prohibido empujar un vehículo en Pit-Lane, a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada.
- 18.17. 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.
- 18.18. Los vehículos que abandonen el Pit-Lane no podrán traspasar ninguna línea blanca continua pintada a la salida del Pit-Lane con intención de separar a los vehículos que abandonen el mismo de los que circulan normalmente por la Pista, salvo en casos de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.
- Asimismo entrar en la zona de desaleracion traspasando la línea de separación con la pista esta prohibido.
- 18.19. Es estrictamente obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en España, lleven siempre la vestimenta ignífuga completa y casco especificados en el Anexo L del Código Deportivo Internacional.

Art. 19.- VERIFICACIONES.

- 19.1. Las verificaciones deberán estar finalizadas, al menos, 60 minutos antes del comienzo de los entrenamientos. Este límite podrá ser reducido a un mínimo de 30, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo.

- 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 penalizados 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.

Art. 20.- VERIFICACIONES DEPORTIVAS

- 20.1. Durante las verificaciones deportivas preliminares, los concursantes deberán tener 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, incluidos licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc.
- 20.3. En las restantes pruebas del Certamen, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Ficha de Seguimiento para dar fe de su presencia en el meeting.
- 20.4. Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concursante/conductor que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en entrenamientos ni carrera.

Art. 21.- VERIFICACIONES TÉCNICAS.

- 21.1. Las verificaciones técnicas preliminares de los vehículos serán realizadas en el lugar atribuido a cada prueba de un Meeting. Este lugar deberá ser especificado en la Anexo II del presente Reglamento.
- 21.2. Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad o que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación.
- 21.3. 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.
- 21.4. 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.
- 21.5. Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.
- 21.6. 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.
- 21.7. 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.
- 21.8. 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.
- 21.9. En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera 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.
- 21.10. 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.
- 21.11. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.
- 21.12. Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y salida en último lugar de la parrilla y en carrera con la exclusión de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estime otra sanción, en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica del Reglamento Particular del Certamen.

Art. 22.- NEUMATICOS.

- 22.1. 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. En este caso el concursante será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.
- 22.2. La limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carrera y su forma de verificación y marcaje durante la prueba estará prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.
- 22.3. 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.
- 22.4. Toda modificación o tratamiento, como el rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco de lluvia, esta totalmente prohibido.
- 22.5. La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia está prohibida durante los entrenamientos cronometrados y la carrera.
- 22.6. 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.
- 22.7. Durante los entrenamientos cronometrados y durante las carreras, solo podrán encontrarse en los boxes los neumáticos marcados para el meeting.
- 22.8. El Director de Carrera así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos que pudiera llevar a los Comisarios Deportivos a anular todos los tiempos realizados por el piloto en cuestión durante la sesión de entrenamientos o a la exclusión de la carrera.

Art. 23.- PESO.

- 23.1. 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.

El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.
- 23.2. 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.
- 23.3. La báscula de referencia aprobada por la Real Federación Española de Automovilismo será la única cuyas mediciones se considerarán válidas y estas serán inapelables.
- 23.4. Se admitirá una tolerancia de peso de 3 Kg.
- 23.5. Durante el procedimiento de pesaje, ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea podrá ser colocada ni sacada del vehículo.
- 23.6. El pesaje tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.
- 23.7. Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los Oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos correspondientes sean llevados a cabo con la mayor brevedad.
- 23.8. Los resultados del pesaje, así como la hora y la fecha en las que ha tenido lugar, serán entregados al piloto por escrito al termino de la operación.
- 23.9. Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar la exclusión del vehículo afectado o la anulación de los tiempos de entrenamiento. Lo Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera debido a una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

Art. 24.- CARBURANTE.

- 24.1. Para participar en los entrenamientos oficiales cronometrados y las carreras, es obligatoria la utilización de la gasolina oficial suministrada por la Real Federación Española de Automovilismo en los circuitos correspondientes.
- 24.2. 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.
- 24.3. La utilización de gasolina diferente de la oficial entrañará la exclusión de la prueba.
- 24.4. La gasolina suministrada estará identificada para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo.
- 24.5. 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.
- 24.6. 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.
- 24.7. 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 Real Federación Española de Automovilismo para un posible contra-análisis.

- 24.8. El laboratorio reconocido por la Real Federación Española de Automovilismo que recibe la muestra para analizar está autorizado a romper los precintos, si los detalles concernientes al precintaje están descritos en el informe oficial.
- 24.9. Si el resultado del análisis es conforme, la Real Federación Española de Automovilismo comunicará los resultados oficialmente a todas las partes.
- 24.10. 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 Real Federación Española de Automovilismo.
- 24.11. En caso de desacuerdo entre los análisis y si los resultados sobrepasan las tolerancias definidas para dos análisis, la Real Federación Española de Automovilismo enviará su muestra a un laboratorio reconocido a su elección.
- 24.12. El cálculo final se efectuará teniendo en cuenta todos los resultados, y la decisión final será comunicada a todas las partes.
- 24.13. 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.
- 24.14. El precio de los vales será establecido en el tablón de anuncios de la prueba.
- 24.15. Los horarios para la compra de vales y suministro de gasolina serán expuestos en el tablón de avisos en cada circuito.
- 24.16. Al retirar los vales se firmará un justificante impreso, donde figurará la cantidad adquirida por cada equipo en cada prueba.
- 24.17. El suministro de gasolina se hará preferentemente en bidones.
- 24.18. Los vales no utilizados para una prueba serán utilizables en la siguiente, previo paso por la oficina para su sellado y control.
- 24.19. 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
- 24.20. De existir una cantidad menor se aplicarán las siguientes sanciones:
- a) Después de entrenamientos implicará la anulación de los tiempos de entrenamientos
 - b) Después de la carrera, supondrá la exclusión de la misma.

Art. 25.- PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS STANDS.

- 25.1. La zona de desaceleración forma parte del área de boxes.
- 25.2. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a boxes por la zona de desaceleración.
- 25.3. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit-Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit-Lane se denomina "VIA RAPIDA". La vía más próxima a los Stands se denomina "VIA INTERIOR".
- La única zona donde está permitido trabajar en los vehículos es en la "VIA INTERIOR".
- Los concursantes no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit-Lane.
- Todo vehículo que se encuentre en la "VIA RAPIDA" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.
- 25.4. 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.
- 25.5. No está autorizado recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya salido del mismo.
- 25.6. 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.

- 25.7. Si un piloto sobrepasa su stand (o la zona asignada para su equipo) antes de haberse parado, no puede volver el vehículo al stand más que empujando.
- 25.8. 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.
- 25.9. 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.
- 25.10. Los cambios de ruedas podrán realizarse hasta que aparezca el panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS) en la parrilla de salida. Todo vehículo que en el momento de mostrarse este panel no tenga las ruedas montadas deberá tomar la salida desde la última posición de la parrilla o desde el Pit-Lane.
- 25.11. Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de los Stands, en la pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.
- 25.11.La zona de los Stands está prohibida para los menores de 16 años.

Art. 26.- BRIEFING

- 26.1. El Director de Competición y/o el Director de Carrera realizará(n) un briefing en el lugar y a la hora designados en el Programa. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la carrera deberán estar presentes durante todo el briefing, y firmar la hoja de presencia.
- 26.2. Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing, sancionando al concursante con la penalización establecida.

Art. 27.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES (cronometrados y no cronometrados)

- 27.1. Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante los entrenamientos oficiales no cronometrados, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.
- 27.2. Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados de una duración mínima efectiva de 20 minutos.
- 27.3. 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 de los Comisarios Deportivos.
- 27.4. 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.
- 27.5. Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los Stands, en la Pista así como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante la carrera.
- 27.6. Un vehículo no puede ser calificado mas que por un piloto.
- 27.7. 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 artículo 29.3..
- 27.8. Durante los entrenamientos, un semáforo rojo/verde estará colocado a la salida de los stand. Los vehículos sólo podrán salir del Pit Lane cuando el semáforo verde esté encendido. Además, una bandera azul y/o un semáforo azul intermitente será mostrado a la salida de los stands con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen de los stands si otros vehículos se aproximan por la pista.

- 27.9. 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 cronometrados, 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 la Línea de los Stands y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista.
- 27.10. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida.
- 27.11. 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.
- 27.12. Si en el número de vehículos calificados durante 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 participara en la carrera (excepto lo establecido en el Art. 29.3).
- 27.13. 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.

Art. 28. - INTERRUPCION DE LOS ENTRENAMIENTOS.

- 28.1. 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.
- 28.2. 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.
- 28.3. El Director de Carrera puede interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario, para despejar la pista o permitir la retirada de un vehículo.
- Salvo imposibilidad manifiesta este tiempo deberá ser recuperado, al menos para cumplir los mínimos de entrenamientos oficiales cronometrados.
- Sólo en los casos de entrenamientos oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.
- 28.4. 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 calificación de los pilotos admitidos a la salida.
- 28.5. Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus Stands, 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.

Art. 29. - LA PARRILLA DE SALIDA.

- 29.1. 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.

- 29.2. Si, de acuerdo con lo establecido en los artículos 27.3. y 27.4, 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. 27.12. procederán 1 de cada manga.
- 29.3. 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 mas 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.
- 29.4. Únicamente los vehículos indicados en el presente art. 29 podrán ser autorizados a participar en la carrera.
- 29.5. 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 este 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 buenas razones 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 o 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.
- Todo participante que se retire del meeting sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera será sancionado con la penalización establecida.
- 29.6. 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 o más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.
- 29.7. 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 Real Federación Española de Automovilismo.
- 29.8. 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 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 mas de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados para clasificarse a 1 sola carrera se aplicará un criterio análogo al descrito en el apartado b).
- 29.9. Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 7 metros.
- 29.10. 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.

Art. 30.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

30.1. Habrá una salida parada. La parrilla tendrá una formación escalonada 1x1. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida encendido por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

30.2. Durante la salida de una carrera, en el muro de los Stands no debe haber ninguna persona, excepto los oficiales encargados de los incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

30.3. El procedimiento de salida será el siguiente:

a) 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. En ese momento (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado 32.1.a), cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit-Lane.

b) 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 autorizara el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados.

c) En caso de que antes de que se hubiera abierto el Pit-Lane para realizar la vuelta de reconocimiento se hubiera producido 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. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit-Lane un cartel negro con un número "10" en blanco.

Durante este tiempo los vehículos podrán salir de los boxes para realizar una vuelta de reconocimiento. En el semáforo de la salida del Pit-Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista. Al final de esta vuelta, se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

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 penalizado de acuerdo con lo establecido en este reglamento.

d) 5 minutos antes de la hora de salida, 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 los Stands podrá tomar la salida pero solo bajo la dirección de los Comisarios y en las condiciones detalladas en el Art. 30.4. Este podrá ser conducido a la salida del Pit-Lane sólo con el piloto al volante.

30.4. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 30.3 y los que deban salir desde el Pit-Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la salida de los Stands en la primera vuelta de la carrera cuando la salida del Pit-Lane sea inmediatamente después de la línea de salida.

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

30.5. La proximidad de la salida será anunciada por la presentación de los paneles indicadores de 5' (CINCO MINUTOS), 3' (TRES MINUTOS), 1' (UN MINUTO) y 15" (QUINCE SEGUNDOS) de la salida. Estos paneles indicadores estarán acompañados por una señal sonora audible y tendrán los siguientes significados:

a) Panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS): inició de la cuenta atrás finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas saldrá desde el último lugar de la Parrilla o desde el Pit-Lane.

b) Panel indicador de 3' (TRES MINUTOS): cierre de acceso a parrilla de salida; todas las personas -excepto los pilotos oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV-, deberán desde ese momento abandonar la parrilla de salida.

c) Panel indicador de 1' (UN MINUTO): en el momento en que sea mostrado el panel de 1':

C.1.) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los vehículos de parrilla.

C.2) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.

C.3) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el panel de 15" (QUINCE SEGUNDOS).

En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la señal de 15", deberá levantar el brazo 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. En este caso, comisarios de pista se situaran junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

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". La distancia entre 2 vehículos consecutivos deberá ser equivalente a 5 veces la longitud de los mismos

Durante esta vuelta queda prohibido:

- Efectuar ensayos de salida.
- Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- Efectuar adelantamientos, salvo para pasar a un vehículo manifiestamente mas lento que el resto de la formación.
- 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.

30.6. 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.

30.7. Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor de su vehículo o mantener la posición de salida durante la vuelta de formación debe 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.

Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a los Stands a velocidad reducida. Podrá entonces tomar la salida de los Stands como se prevé en el Art. 30.4.

30.8. 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 indicador sobre el cual figure el número de carrera del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea este inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estarter 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, será dada la salida de carrera apagándose el semáforo rojo.

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 I 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 llamado al Pit-Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

- 30.9. Si, después de haber regresado a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, el motor de un vehículo se parase y su piloto no puede ponerlo en marcha, debe levantar inmediatamente las manos por encima de su cabeza o hacer otro tipo de indicación de que esta circunstancia ha ocurrido, y el Comisario responsable de su línea deberá inmediatamente indicar esta situación agitando una bandera amarilla.
- Si esto supone un retraso en la salida, los pilotos que hayan sido causantes de esta situación solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que sus vehículos puedan hacerlo.
- Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un oficial con una bandera amarilla se situará 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 ese momento, el vehículo puede arrancar teniendo en cuenta los procedimientos de los artículos 30.6 y 30.7, y su lugar en la 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.
- 30.10. Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación, se aplicará el siguiente procedimiento:
- a) Si la luz roja no ha sido aún encendida, se mostrará una bandera roja y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.
 - b) Si la luz roja ha sido ya encendida, el Starter mostrará una bandera roja, dejando la luz roja encendida y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.
 - c) En ambos casos -a) y b)-, los vehículos pararán los motores, y el procedimiento de salida recomenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS) y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.
 - d) Si se queda inmovilizado un vehículo en la parrilla después de la salida, los comisarios deberán empujarlo hacia el Pit-Lane por el camino más rápido posible. Si el piloto es capaz de poner en marcha su vehículo durante esta operación de empuje, está autorizado a continuar en carrera.
 - e) Si el piloto no es capaz de poner en marcha su vehículo sus mecánicos podrán intentar arrancarlo en el Pit-Lane. Si el vehículo logra arrancar está autorizado a continuar en carrera. Tanto el piloto como sus mecánicos deberán seguir las instrucciones de los oficiales en todo momento durante estas operaciones.
- 30.11. En el caso en que sea necesario aplicar el Art. 30.10, 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.
- 30.12. Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el Art. 30.10.
- 30.13. Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida el artículo 18.11. 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 empujarán hasta los Stands (la entrada o la salida, según sea el acceso más práctico), donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.
- 30.14. Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.
- Todo participante que haya realizado una falsa salida será llamado al Pit-Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con la penalización prevista en este Reglamento, pudiendo elevar los Comisarios Deportivos la sanción en caso de que lo entiendan conveniente por las circunstancias que concurran en el caso concreto.
- 30.15. El procedimiento de salida podrá sufrir variaciones solamente en los casos siguientes:
- a) Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5' (CINCO MINUTOS) y antes de encenderse la luz verde de salida, se mostrará un panel indicador "SALIDA RETARDADA" en la línea. 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.
 - b) 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 el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.

Este panel indicador "10" con fondo rojo, significará que debe haber una demora de 10' (DIEZ MINUTOS) antes que sea reiniciado el procedimiento de salida. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10' (DIEZ MINUTOS), empezará el procedimiento de salida y serán mostrados los paneles indicadores normales correspondientes al procedimiento de salida, comenzando por el de 5' (CINCO MINUTOS).

Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los DIEZ MINUTOS siguientes a la presentación del panel indicador "10" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significará una demora suplementaria de DIEZ MINUTOS antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

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

30.16. Cualquier infracción contra las disposiciones del presente Reglamento, relativa al procedimiento de salida será penalizada de acuerdo con el Anexo I.

30.17. Bajo circunstancias excepcionales, la salida de una carrera puede ser dada detrás de un vehículo de seguridad. En este caso cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el vehículo de seguridad encenderá sus luces destellantes amarillas. Esta es la señal que indicará a los conductores que la salida será dada tras el vehículo de seguridad. Cuando se encienda la luz verde, el vehículo de seguridad abandonará la parrilla con el resto de vehículos siguiéndolo a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. No habrá vuelta de formación y la salida será dada cuando el líder cruce la línea de salida por primera vez.

Está permitido el adelantamiento, solo durante la primera vuelta, cuando un vehículo se retarda al abandonar la parrilla y el resto de vehículos no pueden evitar el adelantamiento sin retrasar al resto de la parrilla de forma indudable. En este caso los pilotos podrán únicamente adelantar para restablecer el orden original de salida.

Todo piloto retrasado en salir de su puesto en la parrilla de salida, y que hubiera permanecido inmóvil cuando el resto de vehículos haya cruzado la línea de salida, no podrá adelantar a otro vehículo en movimiento y deberá formar al final del grupo, en el orden en que abandonaron la parrilla.

Una penalización en tiempo podrá ser impuesta a todo piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, hubiera adelantado innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

Art. 31.- CARRERA

31.1. Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en los Stands y sobre la parrilla de salida.

31.2. Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit-Lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo se mantendrá encendido un semáforo ámbar intermitente a la salida del Pit-Lane, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de salida del Pit-Lane para avisar de posibles adelantamientos.

En el supuesto en el que el semáforo rojo pudiera estar encendido durante la carrera, la infracción será sancionada con la penalización establecida en este Reglamento.

31.3. 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 los Stands 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.

Art. 32.- NEUTRALIZACION DE LA CARRERA MEDIANTE UN VEHICULO DE SEGURIDAD

32.1. En todas las pruebas puntuables para los Certámenes definidos en el artículo 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo deberá estar rotulado con las palabras "SAFETY CAR" en los costados y en la parte trasera con letras de tamaño similar a los números de competición. Deberá estar provisto de luces destellantes amarillas en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto con experiencia en circuito y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanentemente por radio con la Dirección de Carrera.

- a) El vehículo de seguridad será utilizado para neutralizar una carrera por decisión de la Dirección de Carrera. Será usado únicamente si los competidores o los oficiales están en situación de peligro físico inminente, pero las circunstancias no hacen necesaria la detención de la carrera.

No obstante lo anterior, si el vehículo de seguridad permanece al frente de la parrilla con sus destellantes apagados después de la aparición de la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), será señal de que el mismo va a ser utilizado para conducir al conjunto de la parrilla durante la vuelta de formación

- b) Cuando se dé la orden de intervención del vehículo de seguridad, todos los puestos de señalización desplegarán banderas amarillas inmóviles y enseñarán un panel blanco con las siglas "SC" rotuladas en negro. Esta señalización se mantendrá hasta el final de la intervención del vehículo de seguridad.
- c) Durante la carrera, el vehículo de seguridad, con sus rotativos destellantes encendidos, se incorporará al circuito siempre desde la salida del Pit-Lane, sin importar donde se encuentre el líder de la carrera.
- d) Todos los vehículos de competición se alinearán detrás del vehículo de seguridad, no separándose a una distancia superior a 5 veces la longitud de un vehículo. Todo adelantamiento está prohibido (excepto lo previsto en el artículo 30.17), a no ser que a un vehículo le sea ordenado hacerlo desde el vehículo de seguridad.
- e) Cuando lo ordene el Director de Carrera, el observador del vehículo de seguridad mandará que le adelanten, a todos los participantes que se encuentren en la cola entre él y el líder de la carrera encendiendo una luz verde situada en la parte trasera del vehículo de seguridad. Estos vehículos continuarán a velocidad reducida, y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen nuevamente la cola de vehículos detrás del vehículo de seguridad.
- f) El vehículo de seguridad se utilizará, al menos, hasta que todos los participantes se encuentren en orden detrás de él.

Una vez que el vehículo líder se encuentre detrás del vehículo de seguridad, deberá mantenerse a una distancia del vehículo de seguridad inferior a 5 veces la longitud de un vehículo y el resto de vehículos deberán permanecer en una formación tan cerrada como sea posible.

- g) Mientras se encuentre operando el vehículo de seguridad, los vehículos competidores podrán parar en su stand, pero solamente podrán reincorporarse a la pista cuando esté encendida la luz verde a la salida del Pit-Lane. Esta luz verde se encontrará permanentemente encendida salvo cuando la fila de vehículos cuya cabeza sea el vehículo de seguridad, se encuentre próxima a pasar ó esté pasando por la salida del Pit-Lane, en que se encenderá la luz roja. Un vehículo que se reincorpore a la pista en estas condiciones, procederá a velocidad moderada, y sin efectuar ningún adelantamiento, hasta que alcance el final de la fila que sigue al vehículo de seguridad.

El vehículo que se incorpore a la pista con semáforo rojo será sancionado de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

- h) Cuando el Director de Carrera ordene retirarse al vehículo de seguridad, éste apagará los rotativos destellantes y entrará al Pit-Lane al final de esa vuelta. Cuando el vehículo de seguridad se aproxime a la entrada del Pit-Lane se retirarán los paneles y las banderas amarillas en los puestos de señalización y se mostrarán banderas verdes durante una vuelta.
- i) Cuando el vehículo de seguridad abandone la pista y los vehículos de competición se estén aproximando a la línea de salida, se encenderá la luz verde en el semáforo de salida. El adelantamiento permanece estrictamente prohibido hasta que los vehículos pasen la luz verde de la línea de salida.

- j) Todas las vueltas cubiertas mientras se encuentra el vehículo de seguridad en operación contarán para la clasificación de la carrera.

Si llegara el final de la carrera sin haberse retirado el Safety Car, el vehículo de seguridad tomará la bandera a cuadros y todos los vehículos capaces de hacerlo deberán seguirlo hacia el interior del Pit-Lane y hasta el Parque Cerrado.

Art. 33.- INTERRUPCION DE LA CARRERA

- 33.1. Cuando fuera necesario interrumpir la carrera a causa de una 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.
- 33.2. Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada, los equipos deberán tenerse en cuenta los siguientes apartados:
- a) está prohibido adelantar,
 - b) los piloto reducirán su velocidad inmediatamente,
 - c) vehículos de competición o de seguridad pueden encontrarse en pista,
 - d) el Circuito puede encontrarse completamente obstruido debido a un accidente,
 - e) las condiciones atmosféricas han podido convertir el circuito en intransitable,
 - f) el Pit-Lane estará abierto,
 - g) todos los vehículos deberán volver a la parrilla, al Pit-Lane o al Parque Cerrado, según las instrucciones de los comisarios de pista,
 - h) la clasificación de la carrera será la de la última vuelta a aquella en el transcurso de la cual ha sido dada la señal de parada incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempo en las que hubiera incurrido los participantes durante el transcurso de la misma.
- 33.3. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes que la señal de parada sea dada.
- CASO "A": Menos de 2 vueltas completas.
- Todos los vehículos se dirigirán directamente a la parrilla donde volverán a ocupar los puestos que ocupaban en la salida anterior.
- CASO "B": Dos vueltas completas, o más, pero menos del 75% de la distancia prevista para la carrera (redondeado al número entero más alto de vueltas).
- Todos los vehículos se dirigirán a los Stands donde permanecerán hasta la apertura del Pit-Lane que se realizará 10 minutos antes de la nueva salida.
- CASO "C": 75% o más de la distancia de la carrera (redondeado al número entero mas alto de vueltas).
- Los vehículos se dirigirán directamente hacia el Parque Cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.
- 33.4. Si una carrera se suspende según los casos previstos en el presente artículo 33, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el caso A, la mitad en el caso B y la totalidad de puntos en el caso C.

Art. 34.- NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA.

- 34.1. Caso A
- a) La salida original será considerada nula y sin valor.
 - b) La longitud de la nueva carrera será la distancia integra de origen.

- c) Los pilotos calificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen. Sólo los vehículos que hayan tomado la salida de origen serán admitidos, siempre que no hayan sido oficialmente retirados de la carrera en el momento de la interrupción de la misma.
- d) Después que la señal de parada de la carrera haya sido dada, todos los vehículos que estén en marcha se dirigirán directa pero lentamente hacia la parrilla o el Pit-Lane.
- e) Se podrá trabajar en los vehículos.
- f) El repostaje no será autorizado mas que si se repite 2 veces (o 2 veces desde el anterior repostaje) la interrupción de la carrera de acuerdo con el Caso A del Art. 33.3..
- g) En este caso el Director de Carrera, de acuerdo con el Director de Competición, decidirán el procedimiento y lugar para efectuar el repostaje.

34.2. Caso B

- a) La carrera será considerada como realizada en dos partes, considerándose acabada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la línea por última vez antes de que la carrera se haya parado.
- b) La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia de la carrera original menos la primera parte. La clasificación de la carrera total será establecida por la suma de los resultados de las partes.
- c) La parrilla para la segunda parte será una parrilla estándar con los vehículos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- d) Sólo los vehículos que hayan tomado la salida de origen serán admitidos, siempre que no hayan sido oficialmente retirados de la carrera en el momento de la interrupción de la misma y con la condición de que hayan vuelto por sus propios medios hasta el lugar autorizado:
 - . Hacia el Pit-Lane
 - . Hacia una posición por detrás del ultimo lugar de la parrilla, según las instrucciones de los comisarios de pista.
- e) Si la carrera ha sido interrumpida por causa de la lluvia, un panel con la indicación "LLUVIA" debe ser expuesto en la línea.
- f) Se podrá trabajar en los vehículos.
- g) No será autorizado ningún tipo de repostaje.

34.3. En los dos casos A) y B):

La carrera será reanudada a continuación de su interrupción, tan pronto como las condiciones de seguridad se hayan restablecido, salvo decisión contraria de los Comisarios Deportivos que pueden modificar el horario de reanudación del nuevo procedimiento de salida anunciándolo en el Tablón de Anuncios. En caso de producirse esta circunstancia queda sin aplicación el artículo 34.1. y el artículo 34.2.B.f).

34.3. En caso de no producirse ningún retraso, el procedimiento de reanudación será el siguiente:

- a) 5 MINUTOS después de la señal de parada, se abrirá la salida del Pit-Lane.
- b) 10 MINUTOS después de la señal de parada, el tablón de 5' (CINCO MINUTOS) será mostrado, se cerrará la salida del Pit-Lane y el procedimiento normal de salida volverá a empezar.

Cualquier vehículo que no pueda tomar su posición en la parrilla antes de mostrarse el panel de 3' (TRES MINUTOS), será drigido y/o retenido en su stand. Entonces podrá salir del Pit-Lane como se prevé en el Art. 30.4.

Art. 35.- LLEGADA.

- 35.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera.
- 35.2. Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.
- 35.3. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.
- 35.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para 1 vuelta de desaceleración y finalizada esta se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

Art. 36.- PARQUE CERRADO

- 36.1. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.
- 36.2. Solo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.
- 36.3. El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos 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 al Parque Cerrado.
- 36.4. Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los Comisarios Deportivos.
- 36.5. El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.
- 36.6. El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.
- 36.7. 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.
- 36.8. 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.
- 36.9. 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.

Art. 37.- CLASIFICACION.

- 37.1. 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.
- 37.2. Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 MINUTOS para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho vehículo.

- 37.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 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)
- 37.4. La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.
- 37.5. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva, 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.
- 37.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cual es el motivo de la provisionalidad

Art. 38.- ENTREGA DE PREMIOS.

- 38.1. Los deportistas 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.

Art. 39.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 39.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 600 Euros.
- 39.2. 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 caución de 1200 Euros.

Art. 40.- CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS.

- 40.1. 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 fijados en los correspondientes Reglamentos Deportivos Particulares.
- A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un concursante y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un concursante y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones.
- 40.2. Los puntos para cada título, serán atribuidos en cada Prueba según el baremo marcado en los correspondientes Reglamentos del certamen en cuestión.
- 40.3.** Los Premios y los puntos atribuidos a los participantes llegados "ex aequo" serán sumados y repartidos entre ellos.

ANEXO I**RESUMEN DE PENALIZACIONES**

Art.	Motivo	Vez	Penalización
2.6.	Utilizar más de 1 vehículo en un mismo Meeting.	Todas	Exclusión del Meeting.
4.1.	No enviar los Reglamentos del Certamen en el plazo establecido.	Todas	3000 E 6000 E (hasta el 15/11) 12000 E (hasta el 15/12) No aprobado (31/12)
4.3.	Incumplir el plazo establecido para el envío del Reglamento Particular a la R.F.E. de A.	Todas	1000 E. 2000 E (hasta 20 días) 3000 E (hasta 15 días) 6000 E (hasta 10 días)
5.1. 5.2.	Persona que actúa en el lugar de un oficial sin licencia.	Todas	3000 E
7.5.	Inscribir un vehículo más de una vez en cada prueba.	Todas	Exclusión del Meeting
11.1 11.2 11.3	No llevar los números oficiales o el nombre, autorizados por la R.F.E. de A.	Todas	No autorizado a tomar la salida en entrenamientos o carrera
13.1	No publicar las instrucciones de los Comisarios Deportivos en el Tablón de Avisos.	Todas	500 E
13.2.	No publicar las clasificaciones, resultados de entrenamientos y carrera y decisiones de la prueba que estimen los C.D.	Todas	500 E
13.4.	No estar localizable el concursante o su representante durante toda la duración del Meeting.	Todas	600 E
13.5.	No respetar las banderas y señales.	Todas	A juicio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión.
13.5.	No acceder a la zona de penalización cuando se muestra la bandera negra	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la Exclusión.
14..2.	Deportista implicado en un "Incidente"	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la Exclusión (art. 14.4.)
14.5.a)	No entrar a Boxes después de haber mostrado la bandera negra.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
14.5.a)	Retener el vehículo en el Stand en parada de Stop & Go	Todas	Stop & Go de duración a determinar por los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
16	Instalación sistemas de telemetría no previstos.	Todas	No autorizado a salir o Exclusión.
16	Perdida o deterioro de los aparatos de cronometraje.	Todas	600 E
17.1.	No disponer de la superficie adecuada para todas las actividades	1ª 2ª 3ª	1000 E 2000 E 4000 E
17.2.	No disponer de parking suficiente para todos los equipos.	1ª 2ª 3ª	1000 E 2000 E 4000 E
17.3.	Estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock (en ningún caso Turismos)	1ª 2ª 3ª	300 E 450 E 600 E
17.4. 17.5. 17.6.	Incorrecta utilización de los pases	1ª 2ª 3ª	300 E 450 E 600 E

RESUMEN DE PENALIZACIONES (2ª)

Art.	Motivo	Veza	Penalización
17.6.	Situación de los miembros del equipo fuera de la zona o reparación realizada fuera de la zona asignada.	1ª 2ª 3ª	300 E 450 E 600 E
18.1.	Conducción en sentido contrario al de carrera.	Todas	Exclusión.
18.2.	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag para calentamiento de neumáticos. En caso de entrañar peligro inminente para otros participantes podrá implicar la exclusión de la prueba, incluso si es la 1ª o 2ª vez que se produce.	1ª 2ª 3ª	300 E 600 E Exclusión
18.2.	Circulación por Pit-lane a más de 60 km/h.	1ª 2ª 3ª	40 E, por cada km/h de exceso. 80 E, por cada km/h de exceso. Exclusión (Las reincidencias se entenderán dentro del Meeting)
18.3.	No ceder el paso a otro vehículo manifiestamente más rápido.	Todos	A criterio de los Comisarios Deportivos.
18.4.	No respetar la bandera azul.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
18.5.	Conducción fuera de los límites de la pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
18.5.	Conducción antideportiva.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
18.6.	Obstrucción sistemática.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
18.7.	Cambiar de dirección más de 1 vez, para evitar ser adelantado.	Todas	Desde 5 segundos a Exclusión. A criterio de los Comisarios Deportivos.
18.8.	Repetición de faltas graves o falta de dominio del vehículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
18.10.	No avisar convenientemente del abandono de la pista o realizar una maniobra que represente peligro.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
18.11.	Conducir o empujar hasta los stand un vehículo al que los oficiales han prestado asistencia.	Entr. Carr.	Anulación mejor tiempo. Exclusión.
18.11.	No dejar un vehículo abandonado en punto muerto y con el volante en su lugar.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. (Mínimo: multa de 500 E).
18.11.	Rehusar que un vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. (Mínimo: multa de 500 E).
18.12.	Reparación de un vehículo fuera del lugar autorizado o por personal o herramientas no autorizados.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
18.13.	Colocar o sacar del vehículo cualquier material sólido, líquido o gaseoso.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Hasta Exclusión.
18.14.	Permanecer en pista incumpliendo lo establecido en este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. (mínimo: multa de 500 E).
18.15.	Arrancar un vehículo por medios externos, fuera de los lugares establecidos.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
18.16.	Empujar un vehículo a lo largo de la pista, en la línea de llegada o en el Pit-Lane.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.

RESUMEN DE PENALIZACIONES

Art.	Motivo	Veza	Penalización
18.18.	Salir del Pit-Lane transpasando la línea de separación con la pista (entrenamientos).	1ª 2ª 3ª	300 E 600 E Anulación de tiempos.
18.18.	Salir del Pit-Lane transpasando la línea de separación con la pista (carrera).	1ª 2ª 3ª	Stop & Go de 0". Stop & Go de 10". Exclusión.
18.19.	Falta de vestimenta ignifuga o casco homologados.	Todas	No autorizados a salir o exclusión.
19.2.	No pasar las verificaciones administrativas o técnicas.	Todas	No autorizado a salir o exclusión.
19.3.	Pasar las verificaciones administrativas o técnicas fuera del horario establecido, con autorización de los Comisarios Deportivos.	1ª 2ª 3ª	150 E 300 E No autorizado a salir
20.3.	No firmar la Ficha de Homologación.	1ª 2ª 3ª	150 E 300 E 600 E
21.2.	No presentar a los Comisarios Técnicos los vehículos que hayan sido desmontados o modificados después de haber pasado la verificación técnica obligatoria.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
21.3.	No parar para una nueva verificación un vehículo que haya tenido un accidente.	Todas	Exclusión
21.12.	Infracción técnica.	Entre. Carre.	Anulación tiempos y salida último lugar. Exclusión.
22.1.	Marcas neumáticos, con autorización de los Comisarios Deportivos, fuera del horario establecido en el Reglamento Particular.	1ª 2ª 3ª	300 E 600 E No autorizado a marcar.
22.2. 22.3. 22.4. 22.5.	Utilizar neumáticos no autorizados, modificados o tratados.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
22.6.	Uso y/o presencia de calentadores de ruedas u otro método que aumente artificialmente la temperatura de los neumáticos.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
22.7.	Neumáticos en el Box no marcados.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
23.9.	Infracción a las disposiciones del pesaje (Art. 23).	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
24.1.	Utilización de una gasolina no oficial.	Todas	Exclusión .
24.10.	Menor cantidad de gasolina de la establecida en el art. 24.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
25.2.	No entrar a Box por la zona de desaceleración.	Todas	600 E, pudiendo llegar a la Exclusión.
25.3. 25.4. 25.6.	Trabajar en zona de Pit-Lane no autorizada; dejar herramientas en vía rápida o pintar marcas.	Todas	300 E, pudiendo llegar a la Exclusión.
25.3.	Entrar vehículo en vía rápida sin piloto en orden de marcha.	Todas	300 E, pudiendo llegar a la Exclusión.
25.5.	Recibir asistencia en el interior del Box una vez que el vehículo ha salido del mismo.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
25.7.	Conducir marcha atrás en el Pit-Lane	Todas	600 E, pudiendo llegar a la Exclusión .

RESUMEN DE PENALIZACIONES

Art.	Motivo	Veza	Penalización
25.8.	Utilizar el Pit-Lane, sin autorización, durante otras pruebas del Meeting.	1ª 2ª 3ª	150 E. 300 E. 600 E.
25.9.	Circular con motor en marcha o en sentido contrario.	Todas	600 E, pudiendo llegar a la Exclusión.
25.10.	Montar ruedas en parrilla de salida después del panel de 5'.	Todas	Salida desde el último lugar de la parrilla de salida o desde el Pit-Lane.
25.11.	Entrada de animales (responsable el concursante)	1ª 2ª 3ª	300 E. 450 E. 600 E.
25.12	Menores de 16 años en los Stand (responsable el concursante)	1ª 2ª 3ª	300 E. 450 E. 600 E.
26	No asistir al Briefing.	1ª 2ª 3ª	300 E. 600 E. No autorizado a tomar la salida.
27.1.	Infracción durante la celebración de entrenamientos no cronometrados	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
27.5.	Infracción durante la celebración de entrenamientos no cronometrados.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
27.6.	Calificar un vehículo por más de un piloto.	Todas	Exclusión del Meeting.
27.6.	No tomar parte en los entrenamientos oficiales cronometrados.	Todas	No autorizado a tomar la salida (excepto lo establecido en el art. 29.3.)
27.6.	Salir del Pit-Lane con el semáforo en rojo (entrenamientos).	1ª 2ª 3ª	Mínimo multa de 600 E. Anulación de tiempos. Exclusión.
28.5.	Adelantar o no reducir la velocidad en entrenamientos, una vez que estos han sido interrumpidos.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
29.5.	No informar oficialmente al Director de Carrera de la retirada.	Todas	300 E.
29.10.	No acceder a la parrilla de salida antes del panel de 3'.	Todas	Salida desde el Pit-Lane.
30.3.d)	Permanecer en los Stands cuando se enciende el semáforo rojo en la salida del Pit-Lane.	Todas	Salida desde el Pit-Lane.
30.5.a)	Montar ruedas en parrilla de salida después del panel de 5'.	Todas	Salida desde el último lugar de la parrilla de salida o desde el Pit-Lane.
30.5.b)	No abandonar la parrilla de salida después del panel de 3'.	Todas	300 E.
30.5.c)	Realizar operaciones de ayuda mecánica exterior después del panel de 1'.	Todas	Stop & Go de 0".
30.5.c)	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag en carrera. En caso de entrañar peligro inminente para otros participantes podrá implicar la exclusión de la prueba, incluso si es la 1ª o 2ª vez que se produce.	1ª 2ª 3ª	300 E. 600 E. Exclusión.
30.5.c)	Infracción a las condiciones establecidas en la vuelta de formación.	Todas	600 E, pudiendo llegar hasta un Stop & Go de 0".

RESUMEN DE PENALIZACIONES

Art.	Motivo	VeZ	Penalización
30.6.	Adelantar en vuelta de formación después de haber sido empujado el vehículo.	Todas	600 E, pudiendo llegar hasta un Stop & Go de 0".
30.8.	Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida.	1ª 2ª 3ª	300 E. 600 E. Stop & Go de 0".
30.8.	Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida, obteniendo ventaja que altere el resultado de la salida.	Todas	Stop & Go de 0".
30.9.	Provocar involuntariamente una salida retrasada al no ponerse en marcha el vehículo.	Todas	Salida desde el final de la parrilla.
30.12.	Avituallar al repetirse el procedimiento de salida.	Todas	Exclusión.
30.14.	Falsa salida (antes de la señal de partida).	Todas	Stop & Go de 0".
30.16.	Infracción al procedimiento de salida.	Todas	Stop & Go de 0", pudiendo llegar a la Exclusión.
30.17.	Retrasarse del vehículo precedente a un a distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue al vehículo de seguridad en una salida con este vehículo.	Todas	600 E, pudiendo llegar a un Stop & Go de 0".
30.17.	Adelantar en condiciones distintas a las establecidas.	Todas	Penalización en tiempo, a criterio de los Comisarios Deportivos.
31.1.	Arrancar un vehículo por medios externos, fuera de los lugares establecidos.	Todas	Exclusión.
31.2.	Salir del Pit-Lane con el semáforo en rojo.	1ª 2ª 3ª	Stop & Go de 0". Stop & Go de 10". Exclusión.
32.1.	Vehículo Safety Car que no se ajuste a la normativa.	Todas	No autorizado a salir a pista.
32.1.d). 32.1.f).	Retrasarse del vehículo precedente a un a distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue al vehículo de seguridad en una salida con este vehículo.	Todas	600 E, pudiendo llegar a un Stop & Go de 0".
32.1.d)	Adelantar al Safety Car.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
32.1.e)	Adelantar a otro participante durante la intervención del Safety Car.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
32.1.g)	Salir del Pit-Lane con el semáforo en rojo.	1ª 2ª 3ª	Stop & Go de 0". Stop & Go de 10". Exclusión.
32.1.i)	Adelantar en procedimiento de Safety Car antes de llegar a la línea de salida.	Todas	Stop & Go de 0".
33.2.a)	Adelantar con bandera roja.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
33.2.b)	No recudir velocidad.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
33.2.g)	No volver al lugar indicado por los Comisarios de Pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.

RESUMEN DE PENALIZACIONES

Art.	Motivo	Vez	Penalización
33.3.	No respetar lo establecido en este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
34.2.B.g).	Realizar repostaje no autorizado.	Todas	Exclusión.
36.1.	No presentar el vehículo inmediatamente en el Parque Cerrado al finalizar los entrenamientos oficiales y/o la carrera.	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
36.2.	Permanecer en el Parque Cerrado (excepto los oficiales de la prueba).	Todas	Desde multa de 600 E, hasta Exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos.
36.4.	No respetar el régimen de Parque Cerrado (excepto lo previsto en los artículos 36.7 y 36.8).	Entre. Carre.	Anulación de tiempos. Exclusión.
36.8.	No respetar el régimen de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera, un concursante clasificado en la 1ª, con autorización de los Comisarios Deportivos.	Todas	Salida en último lugar de la parrilla de salida.
38	No asistir a la entrega de premios o no respetar las reglas e instrucciones.	Todas	Mínimo de 300 Euros, a criterio de los Comisarios Deportivos.

ANEXO II

DATOS IMPORTANTES DE LA PRUEBA

PARTE A.

1. Nombre y dirección del Organizador.
2. Fecha y lugar de la Prueba.
3. Horario de Verificaciones Administrativas, Técnicas y de entrega de aparatos de Cronometraje Automático (transponders).
4. Horas de Salida y duración de los Entrenamientos.
5. Horario de los diferentes Briefings.
6. Horario de Salida de cada carrera.
7. Detalles del circuito, comprendiendo obligatoriamente:
 - Localización y acceso,
 - Longitud de una vuelta,
 - Número de vueltas de cada carrera,
 - Sentido de giro,
 - Localización de la salida del Pit-Lane con relación a la Línea.
 - Localización de la posición de la Pole Position.
8. Localización exacta en el circuito de:
 - Oficina de los Comisarios Deportivos,
 - Oficina de Secretaría,
 - Parques cerrados,
 - Lugar de los Briefing de los pilotos y concursantes,
 - Tablón de Anuncios oficial,
 - Localización de las Verificaciones Deportivas,
 - Localización de las Verificaciones Técnicas.
 - Lugar previsto para la o las diferentes Entregas de Premios
 - Sala de Prensa,
 - Hospital.
9. Lista de Trofeos y premios especiales.
10. Nombre de los oficiales de la Prueba, designados por el Organizador:
 - Comisarios Deportivo,
 - Director de Carrera,
 - Secretario del meeting,
 - Comisarios Técnicos,
 - Responsable de Cronometraje,
 - Responsable Médico.
 - Responsable de Prensa
 - Relaciones con los Concurantes
 - Listado de todos los Oficiales con sus números de licencia.
10. Disponibilidad de carburante en la zona del paddock.
11. Plano detallado del Circuito, con la situación de los Puestos de Control, Personal de Servicio, Medios de Rescate, Medios de extinción de Incendios, servicios Médicos y cualquier otro Servicio situado en Pista o sus alrededores para el desarrollo de la Prueba.

PARTE B.

1. Comisarios Deportivos nombrados por la R.F.E.de A.,
2. Director de Competición,
3. Delegados Técnicos de cada prueba,

4. Delegado de Seguridad R.F.E.de A.
5. Starter.
6. Observador

ANEXO III

Distancias de las Carreras en cada Circuito

	Albacete 3.539 Km	Catalunya 4.727 Km	Catalunya 3.067 Km	Jarama 3.850 Km	Jerez 4.423 Km	Valencia 4.005 Km	Monza 5.770 Km	Donington 4.023 Km	Magny Cours 4.250 Km	Estoril 4.200 Km
Camp. España GT										
Campeonato España F.3										
Open Nissan V6										
Open Nissan 2.0										
Campeonato de España Formula Junior										
Campeonato España Clásicos										
Renault Clio										
Copa Seat Leon										
Copa Hyundai										

ANEXO V

NORMATIVA DE CRONOMETRAJE DE PRUEBAS DE VELOCIDAD EN CIRCUITO

1. LISTA DE INSCRITOS

Antes del comienzo de la reunión se publicará una lista de inscritos en la que se reflejará:

- El número del vehículo participante.
- El nombre o entidad de concursante.
- El nombre del piloto o pilotos.
- La marca del vehículo.
- La clase del vehículo deberá aparecer solamente en aquellas pruebas en las que sea necesario emitir una clasificación por clases.

2. CRONOMETRAJE

Se efectuará a la milésima de segundo, con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica conectada al sistema principal de cronometraje y a su vez a uno secundario. En ambos casos deberá quedar registrados en papel todos los tiempos registrados de ambos cronometrages.

3. CONTROL DE VELOCIDAD EN LÍNEA DE BOXES.

Se controlará la velocidad de paso por la línea de boxes al menos dos puntos, que no tiene por que ser fijo, debiendo quedar impreso el resultado, con las debidas anotaciones, sobre todo en caso de que éste se pueda ver afectado por el paso de personas en el momento que el vehículo efectúa el registro en el aparato medidor.

Al final de la sesión o a requerimientos del Director de Carrera, el jefe de cronometraje emitirá un informe de los vehículos que han sobrepasado la velocidad autorizada.

4. RESULTADOS DE ENTRENAMIENTOS

Por cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados se establecerá una relación debidamente ordenada por tiempo de menor a mayor de la vuelta más rápida realizada por cada participante durante los entrenamientos, o cualquier otro método específico que se detalle en el Reglamento Particular de la prueba. En esta clasificación se hará constar:

- El orden ocupado por el participante.
- El número del vehículo participante.
- El nombre o entidad de concursante.
- El nombre del piloto o pilotos.
- La marca del vehículo.
- La clase del vehículo deberá aparecer solamente en aquellas pruebas en las que sea necesario emitir una clasificación por clases.
- El número total de vueltas realizadas en la sesión.
- El número de vuelta en la que ha rodado más rápido en la sesión.
- El tiempo efectuado en esta vuelta.
- El promedio correspondiente a la misma.
- La fecha y hora de publicación.

Si se celebrasen varias sesiones de entrenamientos, al final de las mismas se emitirá una relación ordenada por el mejor tiempo de todas las sesiones, en la que figuraran los datos identificativos citados anteriormente, más:

- El numero total de vueltas realizado en todas las sesiones.

Por cada sesión se especificara:

- El número total de vueltas realizadas en la sesión.
- El número de vuelta en la que ha rodado más rápido en la sesión.
- El tiempo efectuado en esta vuelta.
- El mejor tiempo de todas las sesiones.
- El promedio correspondiente a este tiempo.
- La fecha y hora de publicación.

5. PARRILLA DE SALIDA

Finalizados los entrenamientos oficiales, en función de los mejores tiempos realizados en los mismos se publicará una parrilla de salida debidamente ordenada, en la que se hará constar el número de vehículo, el tiempo que tiene acreditado y el nombre del piloto que tomará la salida.

6. RESULTADOS DE CARRERA

En cada carrera se establecerá una clasificación, en función del número de vueltas recorrido, ordenando de mayor a menor. En caso de empate en el número de vueltas se tendrá en cuenta el tiempo empleado en las mismas, ordenando de menor a mayor y que constará de:

- El orden ocupado por el participante.
- El número del vehículo participante.
- El nombre o entidad de concursante.
- El nombre del piloto o pilotos.
- La marca del vehículo.
- La clase solamente aparecerá en aquellas pruebas en las que sea necesario emitir una clasificación por clases.
- El número total de vueltas realizadas en la carrera.
- El tiempo total empleado.
- El promedio correspondiente a ese tiempo.
- El número de vuelta en la que ha rodado más rápido en la carrera.
- El tiempo efectuado en esta vuelta.
- El promedio correspondiente a la misma.
- La fecha y hora de publicación.

7. TRANSMISIÓN DE DATOS

En todas las pruebas, los datos de cronometraje deben ser transmitidos en tiempo real por circuito cerrado de TV, a Dirección de Carrera y boxes. En la pantalla se dejará una última línea en blanco, que permita la transmisión de Comunicaciones Oficiales de Dirección de Carrera a los participantes.

ANEXO VI

NORMATIVA SOBRE COLEGIOS DE COMISARIOS DEPORTIVOS Y SECRETARIAS EN PRUEBAS DE CIRCUITO

Si todas las tareas de los distintos oficiales que intervienen en un meeting son importantes por sí mismas, y necesitan que se les provea de los medios materiales y técnicos idóneos para sacar adelante su cometido, existen unas específicas que, por sus especiales características: contacto directo con los pilotos, concursantes y sus equipos, comparecencias de oficiales, coordinación con Dirección de Carrera, etc..., precisan de un marco adecuado de trabajo para el eficaz desarrollo de su tarea y realizarse en un entorno digno, precisamente, por sus relaciones con las personas que antes reseñábamos.

A tal fin, se detallan a continuación una serie de características y elementos obligatorios con los que deben contar los Comisarios Deportivos.

Por otra parte, es necesario recordar la singular importancia que la Secretaria de Carrera posee en la buena marcha del meeting, en su papel de responsable de la organización del mismo y además, como principal coordinador de todos los estamentos que intervienen en él.

Es por ello que, a modo de recordatorio, se elacionan, igualmente, una serie de acciones en las que la Secretaría de cada Colegio de Comisarios Deportivos debe poner especial atención en su labor de asistencia y apoyo a los mismos.

ELEMENTOS COMUNES A TODOS LOS COLEGIOS DEL MEETING

- Un número suficiente de ordenadores personales y sus correspondientes impresoras, provistos de, al menos, de entorno Windows 95/98 y tratamiento de textos Word 97, para atender la confección de la diferente documentación: actas, decisiones, notas informativas, etc.. que produzcan los diferentes Colegios de Comisarios Deportivos.
 - Una fotocopidora de alto volumen.
 - Recibos, carpetas y material de oficina en general, etc, en impresos oficiales.
 - Casillero para clasificación de la diferente documentación.
 - Asimismo, sería aconsejable poder disponer de bebidas (siempre fuera del local donde se reúnan los Comisarios Deportivos).
- . Juegos de Actas y decisiones-tip de la R.F.E. de A.

COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS

Cada Colegio de Comisarios Deportivos deberá disponer de un despacho con las siguientes características:

- 1 mesa para 6 personas.
- 6 sillas
- Una pantalla de TV, conectada con vídeo.
- Un monitor conectado con cronometraje.
- Una emisora conectada con Dirección de Carrera.
- 1 teléfono.
- Aire acondicionado y calefacción, siempre que sea posible, o sistema que realice las mismas funciones, dadas las horas que deben estar en la oficina.

SECRETARIA DE LA PRUEBA

La Secretaria de Carrera deberá efectuar las necesarias previsiones para que cada Colegio de Comisarios Deportivos esté permanente y adecuadamente asistido a lo largo de todo el meeting, especialmente, por lo que se refiere a:

- Documentación para cada Comisario.
- Comunicados R.F.E. de A.

- Inscripciones, lista de inscritos.
- Fichas de Seguimiento
- Control confección de complementos.
- Control verificaciones administrativas.
- Control verificaciones técnicas.
- Control firmas briefing
- Autorizados a entrenar.
- Parrillas de Salida: cierre y publicación.
- Partes de incidencias.
- Comparecencia de interesados.
- Reclamaciones, apelaciones: cauciones, recibos, plazos.
- Clasificaciones: control y firma.
- Parque Cerrado: período de apertura
- Cobro de sanciones.
- Tablón de anuncios.
- Confección de dossiers.
- Informe Final: Recapitulación de documentación e incidencias.