

REGLAMENTO DEPORTIVO

INDICE

- ART.1: Organización
- ART.2: Obligaciones y condiciones generales
- ART.3: Licencias
- ART.4: Número de vehículos participantes
- ART.5: Inscripciones
- ART.6: Seguro
- ART.7: Pruebas puntuables - horarios
- ART.8: Distancia a recorrer
- ART.9: Anulación de una prueba
- ART.10: Números de carrera y nombre del piloto
- ART.11: Oficiales
- ART.12: Instrucciones y comunicación a los competidores
- ART.13: Sanciones
- ART.14: Entrenamientos privados
- ART.15: Condiciones generales de los vehículos
- ART.16: Disciplina general en paddock, boxes, pit lane y uso de las instalaciones
- ART.17: Disciplina general de seguridad
- ART.18: Pit Lane y asistencia en los boxes
- ART.19: Verificaciones
- ART.20: Verificaciones administrativas
- ART.21: Verificaciones técnicas
- ART.22: Briefing
- ART.23: Neumáticos
- ART.24: Peso
- ART.25: Entrenamientos oficiales. Normas generales
- ART.26: Entrenamientos oficiales. Normas específicas y designación de piloto
- ART.27: Interrupción de los entrenamientos
- ART.28: Parrilla de salida
- ART.29: Handicaps
- ART.30: Relevos
 - 30.7.4: Repostajes
- ART.31: Procedimiento de salida
- ART.32: Carrera
- ART.33: Neutralización de la carrera mediante un Safety Car
- ART.34: Suspensión de la carrera
- ART.35: Reanudación de la carrera
- ART.36: Llegada
- ART.37: Parque cerrado
- ART.38: Clasificación
- ART.39: Ceremonia de pódium
- ART.40: Puntuación
- ART.41: Clasificación final y resultados a retener
- ART.42: Trofeos de España
- ART.43: Reclamaciones y apelaciones
- ART.44: Estabilidad e interpretación del Reglamento

ARTÍCULO 1. ORGANIZACION

1.1 V-Line Organización, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFE de A) organiza para la temporada 2015 el Campeonato de España de Resistencia.

1.2 De este certamen se derivan:

Campeonato de España de Pilotos de Turismos Clase 1
Campeonato de España de Pilotos de Turismos Clase 2
Campeonato de España de Pilotos de Turismos Clase 3
Trofeo de España D1
Trofeo de España D2
Trofeo de España D3
Trofeo de España D4
Trofeo de España D5
Trofeo de España D6
Trofeo Damas
Trofeo Juan Fernández
Trofeo Junior

1.3 El Campeonato de España Clase 1 lo formarán los vehículos que participen en las categorías D1 y D2, la Clase 2 lo formarán los vehículos que participen en las categorías D3 y D4, mientras que la Clase 3 lo formarán las categorías D5 y D6.

1.4 Al estar el Campeonato de España de Resistencia dividido en tres (3) categorías independientes (Clase 1, Clase 2 y Clase 3), en aquellas pruebas en que se disputen carreras totalmente independientes, la Clase 1 tendrá su parrilla de salida, mientras que las Clases 2 y 3 se unirán en otra parrilla de salida. Los pilotos que soliciten podrán participar en dos clases distintas en la misma prueba, siempre y cuando sean parrillas independientes y lo hagan con vehículos diferentes.

1.5 El Comité Organizador del Campeonato de España de Resistencia 2015 estará formado por:

Presidente: Francesc Gutiérrez Agüi
Vocales: Jon Davoz Pérez
Vicky Górriz Waddington

2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

2.5. Los competidores 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. Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

ARTÍCULO 3. LICENCIAS

3.1 Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia de piloto definida en el artículo 2º de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2015, así como en la normativa de licencias de la RFE de A con validez para el año en curso.

3.2 Igualmente serán admitidos a participar y puntuar los deportistas en posesión de licencia expedida por un país miembro o "asimilado FIA" de la Unión Europea (a excepción de las licencias de debutantes) válida para 2015 (Artículo 2.5. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2015).

ARTÍCULO 4. NÚMERO DE VEHÍCULOS PARTICIPANTES

El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos oficiales y carreras será conforme a la normativa establecida establecido en el Artículo 6 del Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito 2015. En caso de superar el número de vehículos participantes autorizados, el criterio que se seguirá para la admisión de inscritos será el siguiente:

- 1- Equipos que hayan formalizado la inscripción para todo el certamen
- 2- Equipos que no habiéndose inscrito a todo el CER, hayan competido en el máximo número de carreras anteriores.
- 3- Según clasificación en los entrenamientos cronometrados y por categorías: Se establecerá una lista de clasificación en cada tanda de entrenamientos cronometrados y por cada División. Así pues, encabezarán dicha lista los primeros de cada división cuyo orden es D1, D2, D3, D4, D5, D6 y sucesivos.

En el supuesto de superarse el número de vehículos autorizados, se confeccionará una lista de reservas según los criterios anteriores. Estos competidores podrán participar en los entrenamientos cronometrados, pero no así en las carreras si no es para completar la parrilla de salida, en el supuesto de que alguno de los competidores autorizados no pueda hacerlo en aplicación del artículo 28.4 del presente reglamento.

4.1. En las pruebas de carrera única definida en el Artículo 8.2 del presente reglamento, el orden a seguir será descendente respecto a las categorías es decir, un piloto de la D1, uno de la D3, uno de la D5 uno de la D2, uno de la D4, uno de la D1...y así sucesivamente hasta llegar al límite máximo que marca el Artículo 6 del Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito 2015.

Todos los equipos inscritos en el Campeonato de España de Resistencia a principio de temporada y los que hayan participado en al menos la mitad de las pruebas celebradas hasta el momento, estarán directamente admitidos a disputar la carrera, estando obligados igualmente a realizar dichos entrenamientos.

El resto de participantes se clasificarán por tiempos y por categoría. El orden a seguir será descendente respecto a las categorías, es decir, un piloto de la D1, uno de la D2, uno de la D3,

uno de la D4, uno de la D5, uno de la D6, uno de la D1, D2, D3, D4, D5, D6... y así sucesivamente hasta llegar al límite máximo de capacidad de homologación del circuito.

ARTÍCULO 5. INSCRIPCIONES

5.1. Todos los equipos que deseen participar en una prueba deberán enviar el impreso oficial de inscripción, debidamente relleno al siguiente e-mail o número de fax de V-LINE ORGANIZACIÓN:

vicky@vlineorg.com

Fax: 938 880 983

5.2. Un competidor podrá designar de uno, hasta un máximo de dos pilotos por vehículo. El Colegio de Comisarios Deportivos podrá autorizar, una vez empezada la prueba, el cambio en el número de pilotos inscritos por un competidor, si este cambio es por razones de fuerza mayor o de interés, entendidas como tales por el Colegio (si este cambio conllevara que el equipo fuera de un único piloto, le será de aplicación la normativa específica para estos casos).

5.2.1 Cada competidor o equipo tendrá que designar su piloto 1 y su piloto 2 en el formulario que se les dará en las verificaciones administrativas de cada prueba, y este será el válido para todo el desarrollo de la misma, siendo los pilotos identificados mediante pulseras inviolables de diferente color (Artículo 28.8).

5.3 Una vez finalizado el plazo de inscripción, cualquier equipo podrá cambiar los pilotos o vehículo hasta el momento de finalización de las verificaciones administrativas. Todos estos posibles cambios, deberán contar con la autorización por parte del Colegio de Comisarios Deportivos. Al cierre de estas verificaciones se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba.

5.4. El plazo de cierre de inscripciones a las pruebas queda fijado en el viernes anterior a la celebración de la prueba en el que se desee participar a las 14:00h.

5.5. Los derechos de inscripción por cada prueba se establecen en **770€+ IVA**, mientras que para el Open Michelin los derechos de inscripción por cada prueba se establecen en **450€+ IVA**.

5.5.a Un competidor podrá indicar en su formulario de inscripción, si desea inscribir a su equipo/pilotos en la mitad de la prueba, pudiendo tomar parte en:

- Los entrenamientos libres
- 1 entrenamiento cronometrado
- 1 carrera

Los derechos de inscripción para dichas pruebas, se establecen en **550€+ IVA**

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

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

De carácter anual

2 pases de piloto

1 pase de Pit Lane para el manager del equipo

4 pases de Pit Lane para mecánicos

8 pases de Paddock

3 Pegatinas muro

Por Prueba

1 Parking Paddock

2 Parking Pilotos

2 Parking Invitados

ARTÍCULO 6. SEGURO

6.1. El Organizador de una prueba deberá contratar una póliza de seguro de Responsabilidad Civil de acuerdo con las disposiciones de la R.F.E. de A. para el año en curso. Esta póliza estará a disposición de los competidores para poderla examinar si lo desean.

6.2. El seguro de Responsabilidad Civil contratado por el Organizador no afectará a las pólizas de seguro personales tomadas por un competidor o por cualquier participante de la prueba.

6.3. Los pilotos participantes en la prueba no son considerados como terceros entre ellos.

ARTÍCULO 7. PRUEBAS PUNTUABLES – HORARIOS

7.1. El Campeonato de España de Resistencia 2015 se desarrollará en SEIS (6) pruebas.

7.2. El calendario oficial de carreras es el siguiente:

Valencia 2-3 Mayo
Jarama 30-31 Mayo
Motorland 27-28 Junio
Navarra 12-13 Septiembre
Estoril 10-11 Octubre
Barcelona 14-15 Noviembre

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

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

- a) Apertura y cierre de inscripciones.
- b) Publicación Lista de Inscritos.
- c) Verificaciones Administrativas.
- d) Verificaciones Técnicas.
- e) Marcaje de Neumáticos, si lo hubiere.
- f) Briefing.
- g) Entrenamiento(s) Oficial(es).
- h) Carrera(s).
- i) Ceremonia de entrega de premios.

ARTÍCULO 8. DISTANCIA A RECORRER

Tipo de prueba:

8.1.- Dos carreras con una duración máxima de 48 minutos más una vuelta cada una.

8.2.- Única carrera, siendo la duración superior a 48 minutos y máxima de 2 horas más una vuelta.

ARTÍCULO 9. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

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

ARTÍCULO 10. NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA

10.1 Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador antes de la primera prueba. Estos números asignados por dicho Comité podrán ser modificados si el organizador así lo estima oportuno. El nombre del piloto (-s) deberá ir con letras blancas bien legibles, de una altura máxima de 10 cm, sobre el cristal de las ventanas laterales posteriores.

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

10.3 Publicidad obligatoria

La publicidad debe ir situada, en el vehículo y mono ignífugo, según se indica en el Anexo 1 publicado a tal efecto. Es obligatorio llevar sobre el vehículo y el mono ignífugo, los adhesivos con los logos y los bordados de los patrocinadores exactamente en el lugar previsto y sin efectuar sobre ellos modificación alguna.

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

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

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

Todos aquellos vehículos equipados con una cámara interior, deberán llevar un adhesivo de V-LINE ORG y CER, que a tal efecto les será entregado, en el salpicadero del coche, colocado de manera visible para la cámara.

ARTÍCULO 11.- OFICIALES

11.1 V-Line Org nombrará los siguientes oficiales y sus nombres serán comunicados a la R.F.E.de A. para su aprobación, si procede:

- Presidente del colegio de comisarios deportivos.
- Comisario deportivo
- Director de Prueba, que actuará como starter de la Prueba.
- Delegado Técnico.
- Jefe Técnico

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

- a) Colegio de Comisarios Deportivos: los demás comisarios deportivos (hasta llegar a 3 por prueba).
- b) Los Comisarios Deportivos oyentes (opcional, máximo 2 por prueba).
- c) Consejero de Comisarios Deportivos.
- d) El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- e) Y todos los oficiales relacionados en el anexo correspondiente del presente documento.

Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el citado anexo o en un complemento al reglamento particular de la prueba.

11.3. El director de prueba y el de carrera trabajaran en constante unión. El director de prueba dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el director de carrera podrá impartir las ordenes correspondientes, pero sólo con su aprobación expresa:

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

- horarios conforme a lo establecido en el presente reglamento.
- b) Parar a cualquier vehículo (en cumplimiento del 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 establecido.
 - d) El procedimiento de salida.
 - e) Utilizar el vehículo de seguridad.

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

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

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

En la reunión deberán analizarse —al menos— las siguientes cuestiones:

- Aspectos más destacados relacionados con la(s) prueba(s).
El Director de Prueba, expondrá —si los hubiere— los problemas surgidos hasta ese momento, así como el plan de trabajo previsto para la prueba.
- Pruebas del Certamen celebradas hasta la presente prueba.
Los oficiales permanentes de las distintas pruebas deberán informar —si ha lugar— de cualquier incidencia que se hubiese producido en las anteriores pruebas y que pudiera ser relevante en la prueba a celebrar ese fin de semana.

11.5. El director de prueba 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 CINCO (5) minutos hasta que el último vehículo pase por la línea de llegada. Así mismo el resto de los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deberán estar presentes en la dirección de carrera.

11.6. El consejero de los comisarios deportivos será un piloto experimentado en carreras de turismos sin ninguna vinculación con alguna marca o equipo inscrito al certamen. Su función será la de asesorar al colegio de comisarios deportivos en todas aquellas cuestiones relacionadas con la competición en general y con el comportamiento de los pilotos en la pista en particular. Este consejero podrá asistir a las reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos, sin disponer de derecho a voto.

ARTÍCULO 12. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES

12.1. Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los competidores por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los competidores y, en cualquier caso, publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

12.2. 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 publicados sobre el tablón oficial de avisos.

12.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del director de prueba que afecte a un competidor concreto, le será, además y siempre que sea posible, 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 competidores. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al reglamento técnico.

12.4. El competidor o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

12.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el CDI, debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 cm, a excepción de las banderas rojas y de cuadros que serán de 90 x 110 cm. Los competidores no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente.

12.6. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas en todos los casos.

12.7. Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir inmediatamente la velocidad.

a) En entrenamientos: cuando la bandera roja sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus boxes, estando prohibido adelantar. (Artículo 29.5 del Reglamento Deportivo de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Velocidad en Circuito de 2015)

b) En carrera: una vez mostradas las banderas rojas, queda prohibido los adelantamientos y la salida del pit lane se cerrará, y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en una fila en el lado en que se encuentre la pole position. (Artículo 36 del Reglamento Deportivo de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Velocidad en Circuito de 2015).

12.8. Por otra parte, el piloto que sea llamado al Pit Lane mediante una bandera negra no deberá cubrir más de una vuelta completa antes de entrar en el Pit Lane una vez señalizada dicha penalización (Artículo 13.10 b) del presente Reglamento).

ARTÍCULO 13. SANCIONES

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

Asimismo, podrán actuar a petición del director de carrera o del director de prueba.

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

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

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

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

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

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

13.6. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (T.N.A. y D.) de la Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.), de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un “Incidente”.

13.7. El T.N.A. y D., podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un “Incidente”, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la R.F.E. de A. y disposiciones concordantes.

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

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

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

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

Asimismo deberá tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de 2015.

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

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

13.10. Penalizaciones en tiempo.

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

- a) Los Comisarios Deportivos indicarán a la dirección de carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregara una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.
- b) Desde el momento en que se ha señalado en el puesto de dirección de carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de una vuelta completa antes de entrar en el Pit Lane.

c) Definiciones:

- c.1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.
- c.2.) Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "STOP" escrita en blanco.
A partir del momento en que el vehículo esté parado, el oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "GO" escrita en blanco.
Los Stop & Go, serán como mínimo, de DIEZ SEGUNDOS, y, si se conmutan en tiempo, serán por VEINTICINCO SEGUNDOS, mas los DIEZ CITADOS, aumentándose en múltiplos de CINCO segundos.
- d) En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stops & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.
- e) En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Una vez se retire el vehículo de seguridad la sanción deberá cumplirse en el siguiente paso por la entrada del Pit-Lane.
- f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las TRES (3) últimas vueltas o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:
- f.1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.
- f.2.) Parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se podrán añadir los segundos que se estimen oportunos, aumentando en múltiplos de CINCO (5) segundos.

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

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

ARTÍCULO 14. ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

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

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

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

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

ARTÍCULO 15. CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

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

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

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

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

15.4. Es responsabilidad del competidor, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se registrará según lo establecido en el Anexo 3 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos.

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

15.6. Aparatos de filmación.

15.6.1 Podrán instalarse aparatos de filmación según lo establecido en el Artículo 9.1, de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de 2015, y las establecidas en la circular 19/2014 de la RFE de A.

15.6.2. El Comité Organizador se reserva el derecho de instalar aparatos de filmación a los vehículos participantes. Las imágenes son propiedad de V-line Organización, por lo que se prohíbe a los participantes cualquier tipo de manipulación y mal uso sobre ellas.

15.6.3. El peso de estos aparatos no será considerado para el peso mínimo de cada vehículo.

ARTÍCULO 16. DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES

16.1. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del certamen en cuestión, salvo permiso expreso de la Organización.

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

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

16.3. Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba (debidamente acreditados) que se esté desarrollando en ese momento. La situación de los demás miembros del equipo y las

reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la “Vía Lenta” del Pit Lane asignada a cada competidor.

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

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

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

16.7. El uso de los pases o la incorrecta utilización de los mismos será responsabilidad del competidor.

16.8. Todo el material de los equipos participantes deberán estar en el interior del box a lo largo de toda la prueba (salvo excepciones en reparaciones u otros en la vía lenta del pit-lane).

ARTÍCULO 17. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

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

17.2 Cualquier infracción cometida contra los reglamentos aplicables a este campeonato, relacionadas o relativas a la disciplina general de seguridad, tanto en entrenamientos como en carrera, será sancionada por los Comisarios Deportivos.

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

17.4 Durante la celebración de las carreras y entrenamientos cronometrados estará autorizado cambiar o reparar cualquier pieza del vehículo siempre y cuando sea a consecuencia de una avería y se haga en el pit lane (Vía lenta) frente al box (en caso de haberlo) o la zona asignada.

Repostaje: Durante la sesión de entrenamientos cronometrados NO está permitido, añadir o quitar ningún líquido, mientras que durante la carrera SI está permitido, siempre y cuando se siga el mismo procedimiento descrito en los Artículos 30.7.2 y 30.7.4.

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

17.6. La circulación por el pit lane, tanto durante los entrenamientos, warm-up, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 Km/h.

En el reglamento particular de cada prueba, se nombrarán los oficiales que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el pit lane.

17.7. Un vehículo puede ser empujado únicamente, para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los comisarios de pista.

17.8. La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

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

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

17.11. En particular está prohibido:

a) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de pit lane y la pista.

b) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera.

c) Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en sentido contrario a la de la carrera, exceptuando que sea para retirar su vehículo de una posición peligrosa.

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

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenir a este piloto, que otro vehículo más rápido intenta adelantarlo.

Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

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

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

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

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del artículo 17.14 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede incorporarse a pista cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

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

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

17.15. La realización de alguna de las maniobras descritas en los artículos 17.12, 17.13 y 17.14 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (por ej. una colisión evitable), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este reglamento.

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

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo como indica el reglamento y sin sacar ventaja alguna.

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

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

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

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

17.18. Excepto en la zona del paddock, en los boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo del vehículo, tanto en entrenamientos como en carrera.

17.19. Banderas amarillas:

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

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

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las Prescripciones Comunes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de 2015.

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

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

17.20. Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este reglamento. En este caso se seguirá el procedimiento establecido en las Prescripciones Comunes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de 2015.

ARTÍCULO 18. PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

18.1. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a pit lane por la zona de desaceleración.

18.2. Con el fin de evitar cualquier duda, el pit lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo:

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

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

Los vehículos sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

18.4. No está autorizado recibir asistencia en el interior del box una vez el vehículo haya salido del mismo, excepto lo contemplado en el artículo 37.10 del presente reglamento.

18.5. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de pit lane asignada a cada competidor.

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

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

18.8 Queda terminantemente prohibido conducir marcha atrás en el pit lane y/o sin el motor en marcha.

ARTÍCULO 19. VERIFICACIONES

19.1. Las verificaciones administrativas y técnicas se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el reglamento particular de cada prueba, que deberán estos últimos estar especificados. Las verificaciones obligatorias se realizarán el mismo día de los entrenamientos oficiales, pudiendo realizarlas con carácter opcional el día de antes con autorización expresa del comité organizador.

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, (administrativas y técnicas).

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

19.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un competidor 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 competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

ARTÍCULO 20.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Será de aplicación lo establecido en el artículo 18 de las Prescripciones Comunes de los

Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2015.

ARTÍCULO 21.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

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

21.3. Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación. Ningún lastre no declarado podrá ser tenido en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

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

a) Haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad.

b) Haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares,

Deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto, (vehículo no conforme) ya sea por motivos técnicos o de seguridad, el vehículo deberá dirigirse a su box o a parque cerrado según corresponda.

21.5. El director de carrera y/o de prueba 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.

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

21.7. Las verificaciones técnicas finales de la carrera deberán realizarse en presencia del competidor del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del competidor 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 competidor o su representante, para las tareas de desmontaje si los comisarios lo consideran oportuno.

21.8. Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un vehículo con el fin de controlarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del competidor o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del competidor 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.

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

El competidor 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.

21.10. Cuando se establezca DOS (2) entrenamientos y/o DOS (2) carreras en la misma prueba,

en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda sesión de entrenamientos o la segunda carrera, el competidor 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.

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

ARTÍCULO 22.- BRIEFING

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

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

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

22.3. Los competidores son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al briefing.

22.4. El Director de Carrera y/o el Director de Prueba serán los responsables de llevarlo a cabo.

22.5. Antes de empezar el briefing, cada piloto y competidor (o representante nombrado) deberán recibir documentación específica de la prueba (Datos del Circuito, Plano del Circuito, Horarios Definitivos, etc.).

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

22.7. Los Comisarios Deportivos convocarán al competidor y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing.

ARTÍCULO 23. NEUMÁTICOS

23.1 Todos los participantes del Campeonato de España de Resistencia deben utilizar, en cada prueba, los neumáticos de la marca MICHELIN, suministrados y marcados por Neumáticos Alvarez.

Los vehículos que se detallan a continuación deberán llevar obligatoriamente las siguientes medidas y compuesto en los slick:

Seat Leon Cup Racer	Medida: 27/65-18	Compuesto: S9L
Seat Leon MK2	Medida: 24/65-18	Compuesto: S8C
Seat Leon MK1	Medida: 21/65-18	Compuesto: S8C
Hyundai Coupé	Medida::20/61-17	Compuesto: S9D
Hyundai Getz	Medida::19/57-15	Compuesto: S9C
Renault Clio Cup IV	Medida::20/61-17	Compuesto: S9D
Renault Clio Cup III	Medida::20/61-17	Compuesto: S9D
Seat Ibiza SC Trophy	Medida::20/61-17	Compuesto: S9D
Mini Challenge	Medida::20/61-17	Compuesto: S9D
Peugeot RCZ	Medida: 25/64-18	Compuesto: S8A
Volkswagen Scirocco	Medida::27/65-18	Compuesto: S9H

Igualmente será obligatorio que los neumáticos de lluvia sean de la marca MICHELIN, si bien las medidas y compuestos serán libres, a excepción de los siguientes modelos, con los que se organizan los Trofeos:

Seat Leon Cup Racer	Medida: 27/65-18	Compuesto: P2G
Renault Clio Cup III	Medida::20/61-17	Compuesto: P2G

El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para los entrenamientos, cronometrados y carreras es de SEIS (6), a excepción de los propulsión y vehículos cuya Ficha de Homologación o características técnicas deban llevar una medida diferente de los ejes delantero y trasero, que tendrán un máximo de ocho (8).

Excepcionalmente en la primera prueba y para los equipos que participen por primera vez en cualquier prueba, el número máximo de neumáticos a utilizar será de 8.

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

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

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

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

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

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

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

Cuando se haya determinado por el Director de carrera y/o Prueba condiciones de pista mojada, la utilización de neumáticos (de seco o de agua) es libre, excepto el número máximo de neumáticos de seco (slick) Artículo 23.1 del presente reglamento.

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

La utilización simultánea de neumáticos slicks y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, está prohibido en cualquier circunstancia.

Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se estará a lo dispuesto en los artículos 25.7, 31.16, y 32.3 y 32.4 respectivamente del presente reglamento.

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

Cuando un vehículo salga a pista con neumáticos de lluvia deberá llevar encendida la luz posterior de posición. Este hecho será comprobado por los Comisarios Técnicos a la salida del pit lane.

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

La utilización de neumáticos de agua sin autorización del Director de Carrera será penalizada, (sin estar declarada como pista mojada).

23.7 Será responsabilidad de los equipos rellenar debidamente la hoja de verificación de neumáticos con los códigos correspondientes.

23.8. Durante toda la duración de los entrenamientos oficiales cronometrados, se podrán colocar comisarios a la salida de boxes encargados de verificar que todos los vehículos lleven los neumáticos correctamente marcados. Asimismo, los Comisarios Técnicos encargados del marcaje de neumáticos deberán, también, supervisar los cambios de los mismos efectuados en cada box y comprobar que los vehículos salgan con neumáticos correctamente marcados. El Director de Carrera así como el competidor afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía, detectada en el control de neumáticos, que pudiera llevar a los Comisarios Deportivos a imponer la correspondiente sanción.

23.9. Si un competidor debe marcar fuera de los horarios y lugares previstos no se podrá realizar dicha operación, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos, en este caso será sancionado a excepción de los casos previstos en el Artículo 23.4 del presente reglamento.

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

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

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

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

23.13 Normativa para el cambio de neumáticos en pruebas con carrera única de 2 horas de duración

23.13.a Se autoriza el cambio de neumáticos, siempre que sean conformes a lo dispuesto en el Artículo 23.1 (primer párrafo)

23.13.b Se deberá hacer a la altura del box adjudicado a cada participante en la vía interior del pit y en esta operación únicamente podrán realizarla un máximo de CUATRO (4) mecánicos por vehículo, para los que equipen 4 ó 5 tornillos y DOS (2) mecánicos por vehículo para los que equipen monotuerca.

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

23.13.d Se autoriza el uso de pistolas neumáticas para el montaje y desmontaje de los neumáticos

23.14 Únicamente el Open Michelin se permitirán neumáticos MICHELIN que no sean suministrados y marcados por Neumáticos Alvarez.

23.15 En el caso de que el proveedor oficial de neumáticos no fuese capaz de suministrar los neumáticos de lluvia necesarios para todos los equipos, los comisarios deportivos de la prueba podrán tomar la decisión de autorizar la utilización de otro tipo de neumáticos, previa reunión con el director de prueba y el delegado técnico.

ARTÍCULO 24. PESO

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

PROCEDIMIENTO DE PESAJE

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 25. ENTRENAMIENTOS OFICIALES. NORMAS GENERALES.

25.1. Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:

- a) **Entrenamiento Libre o Privado:** Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.
- b) **Entrenamiento Oficial cronometrado:** Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.
- c) **Warm Up:** Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera. Éste entrenamiento está reservado, y siempre bajo autorización de la R.F.E. de A., a los Certámenes con rango mínimo de Campeonato de España.

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 26. ENTRENAMIENTOS OFICIALES. NORMAS ESPECÍFICAS Y DESIGNACIÓN DE PILOTO.

26.1. Los entrenamientos oficiales cronometrados se disputarán en dos o cuatro tandas en una única sesión. Esta tendrá una duración entre 45 y 95 minutos, dependiendo de si dichos entrenamientos se programan con todas las categorías juntas o separadas y serán admitidos a participar el número de vehículos establecidos en el Reglamento General de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito 2015.

26.2. Distribución de los pilotos en los entrenamientos oficiales cronometrados.

26.2.a Entrenamientos con categorías juntas

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

20 minutos para el primer piloto.

5 minutos para el cambio de pilotos.

20 minutos para el segundo piloto.

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

En el supuesto que haya un número de inscritos considerable en una prueba con categorías juntas, este podrá realizarse con el mismo procedimiento del 26.2.b si se determina oportuno.

26.2.b Entrenamientos con categorías separadas.

La sesión de entrenamientos oficiales cronometrados tendrá una duración de 95 minutos, que se distribuirá de la siguiente manera:

20 minutos para el primer piloto Clase 1 ó 2-3.

5 minutos para el cambio de piloto

20 minutos para el primer piloto Clase 1 ó 2-3
5 minutos para el cambio de piloto
20 minutos para el segundo piloto Clase 1 ó 2-3
5 minutos para el cambio de piloto
20 minutos para el segundo piloto Clase 1 ó 2-3

Se mostrara bandera de cuadros cada vez que finalice la tanda de 20 minutos designada a cada piloto.

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

Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos sesiones de entrenamientos oficiales que les corresponda.

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

26.3. Cada tanda del entrenamiento calificativo deberá ser disputada únicamente por uno de los pilotos, debiendo informar en las verificaciones administrativas del piloto que tomará parte en cada una de ellas. Su incumplimiento será sancionado a criterio de los comisarios deportivos.

Tras la hora de comienzo del entrenamiento, el competidor que no haya informado del piloto que efectúa los entrenamientos será sancionado con la anulación de los tiempos conseguidos. Todos los tiempos conseguidos fuera del plazo permitido para su división serán anulados.

26.4. Si por causas de fuerza mayor, así entendidas por el Colegio de Comisarios Deportivos, un equipo no pudiera tomar parte en una tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados, éstos tomarán la salida en la carrera desde el último lugar.

Si hubiera más de un equipo en estas circunstancias, su orden en la parrilla de salida será determinado por el tiempo obtenido en la otra tanda de entrenamientos.

26.5. Durante los 5 minutos de cambio de piloto los mecánicos pueden realizar cualquier operación mecánica en el vehículo, siempre y cuando se haga en la vía Interior del pit lane y a la altura de su box. No están permitidos los repostajes.

La realización de una operación mecánica en el interior del box comportará la anulación de los tiempos de la segunda tanda, mientras que un repostaje no autorizado implicará la anulación de los tiempos de la segunda tanda.

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

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

ARTÍCULO 27. INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

27.1. 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.

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

27.3. El Director de prueba, el Director de Carrera o sus adjuntos pueden interrumpir las sesiones de entrenamientos tantas veces y tanto tiempo como consideren necesario, para limpiar la pista o permitir el rescate de un vehículo. Siempre que sea posible, se recuperará el tiempo perdido por la suspensión, de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla. Sólo en los casos de entrenamientos libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

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

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

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.
- El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable.

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

27.6. Neutralización de los entrenamientos “Full Yellow”.

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

Se aplicará el siguiente procedimiento:

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

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

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

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a cualquier cancelación, seguirán el procedimiento establecido en las Prescripciones Comunes a campeonatos, copas, trofeos, y challenges de España de 2015

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

ARTÍCULO 28. PARRILLA DE SALIDA

28.1. Al final de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados, se publicará el mejor tiempo realizado por cada piloto, así como el orden de la parrilla de salida, contemplando un

número máximo de equipos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida carrera.

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

28.2. Si la prueba se compone de una única carrera, la parrilla de salida se establecerá en base al promedio obtenido de los mejores tiempos en cada tanda de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados.

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

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

Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera.

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

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

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

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

28.5. Parrilla Primera Carrera

La parrilla de salida de la primera carrera se confeccionará por defecto con el piloto que haya realizado la primera tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y será publicada, como mínimo, una hora antes de la salida de la carrera. Este piloto tomará la salida en la primera carrera y el otro piloto en la segunda carrera. En el caso de aquel equipo que quiera solicitar un cambio en el orden de salida para sus pilotos en esta carrera, deberá notificarlo al equipo de cronometraje de la prueba con un plazo máximo de 1 hora y 15 minutos antes de la salida de la carrera

28.6 Parrilla Segunda Carrera

La parrilla de salida de la segunda carrera se confeccionará en base a los resultados de la segunda tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y será publicada, como mínimo, treinta minutos antes de la salida de esta.

En ella figurará el nombre del piloto que haya realizado la segunda tanda de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados por defecto. En el caso de aquel equipo que quiera solicitar un cambio en el orden de salida para sus pilotos en esta carrera, deberá notificarlo al equipo de cronometraje de la prueba con un plazo máximo de 45 minutos antes de la salida de la carrera

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

28.8 Durante el desarrollo de toda la prueba los oficiales podrán verificar en todo momento el piloto que se encuentra a bordo de su vehículo a través de pulseras de color inviolables que se entregaran a cada piloto en las verificaciones administrativas.

ARTÍCULO 29. HÁNDICAPS

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

Se denomina Hándicap al tiempo mínimo total de permanencia en el Pit Lane –dentro la zona controlada y realizar en este tiempo el cambio de piloto, si corresponde.

El Hándicap de cada vehículo se compondrá de un tiempo de parada y de un tiempo en movimiento, a una media nunca superior a los 60 km/h, dentro la zona de Pit Lane controlada. La zona de Pit controlada estará identificada por dos líneas o marcas –conos-, una al principio y otra al final de la zona, en las cuales se instalarán elementos de medida para el control del tiempo total de Hándicap. El hecho de que por cualquier circunstancia las pancartas de referencia no estén exactamente en el lugar que corresponde o hayan desaparecido, el tiempo de inicio/fin de hándicap se seguirá manteniendo, siendo responsabilidad de los pilotos saber su ubicación exacta antes de que comience la carrera.

Está prohibido pararse más de una vez o recorrer el Pit Lane a una velocidad inferior a los 40km/h, para evitar perjudicar a otros participantes y después de la parada, en el momento que reanude de nuevo la marcha, ya no podrá volver a detenerse. Estas acciones serán enjuiciadas y sancionadas por los Comisarios Deportivos.

El tiempo total de hándicaps se obtendrá de la suma / resta del hándicap obligatorio (Artículo 29.1), hándicaps por resultados (Artículo 29.2) y hándicap por prestaciones (Artículo 29.3). Este tiempo total se cumplirá en su totalidad en el Parque de hándicap.

En cada una de las pruebas, el Comité Organizador publicará los tiempos de hándicap de cada vehículo dentro el parque de hándicaps. Se sancionará permanecer menos tiempo del que corresponda en cada caso a la zona del Pit Lane controlada, así como las faltas en la conducta para recorrerlo.

29.1. Hándicap obligatorio

Todos los equipos deberán cumplir un tiempo de permanencia en el Pit Lane de 100 segundos que se comunicará en el cuadro resumen de hándicaps, que se entregará antes de cada carrera.

Los pilotos que participen por primera vez en la última prueba tendrán un hándicap obligatorio adicional de 10 segundos en la primera carrera.

29.1. Hándicap obligatorio

Todos los equipos deberán cumplir un tiempo de permanencia en el Pit Lane de **100 segundos**, que se comunicará en el cuadro resumen de hándicaps, que se entregará antes de cada carrera.

Los pilotos participen por primera vez en la última prueba tendrán un hándicap obligatorio adicional de 10 segundos en la primera carrera.

29.2. Hándicap por resultados

Se establecen los siguientes hándicaps por resultados a los pilotos de los tres (3) primeros equipos clasificados de cada División:

1er Clasificado 20 Segundos

2º clasificado 15 Segundos

3er clasificado 10 segundos

29.2.a En las Divisiones que hayan tomado la salida TRES (3), CUATRO (4) o CINCO (5) coches en la última carrera disputada:

1er Clasificado 15 Segundos

2º clasificado 10 Segundos

29.2.b En las Divisiones que hayan tomado la salida DOS (2) coches en la última carrera disputada

1er Clasificado 10 Segundos

29.2.c En las divisiones que hayan tomado la salida UN (1) coche en la última carrera disputada no se adjudicara hándicap por resultado.

29.2.d Los pilotos añadirán un hándicap por resultados en cada carrera, participen o no en ella. En caso de no finalizar entre los tres primeros, se eliminará el mayor de los hándicaps retenidos hasta esa carrera

29.2.e Todos los pilotos podrán sumar hasta un máximo acumulado de 35 segundos como hándicap por resultado.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar los hándicaps por resultados.

29.2.f Estos hándicaps se harán efectivos en la carrera siguiente. La adjudicación se hará de la siguiente forma:

1ª carrera: De acuerdo con la clasificación provisional publicada por la Dirección de Carrera, incluyendo en ella aquellas decisiones de los Comisarios Deportivos, que sean firmes hasta 1 hora antes del inicio de la segunda carrera.

2ª carrera con la clasificación oficial.

29.2.g Los hándicap por resultado de cada piloto se asignarán en función de los resultados obtenidos por este piloto en la clase en que esté inscrito.

En el caso que un equipo esté compuesto por dos pilotos con hándicap, se aplicará el/los resultado/s mayor/es, conseguido por cualquiera de ellos.

29.3. Hándicap por prestaciones.

Dentro de cada División (1, 2, 3, 4, 5 y 6) se constituirá una subdivisión (A) en base a las prestaciones de los vehículos. La relación de dichos vehículos estará descrita en el Artículo 2.1 del Reglamento Técnico

El hándicap por prestaciones de los vehículos de la subdivisión (A) es de 15 segundos.

El Comité Organizador se reserva el Derecho de modificar dicho hándicap o la subdivisión del vehículo en cualquier prueba, con el objetivo de igualar lo máximo posible las prestaciones.

29.4. BONIFICACIÓN DE HANDICAP

Para los pilotos que NO consigan un resultado entre los TRES (3) primeros clasificados de su División:

En DOS (2) carreras consecutivas, tendrán una bonificación de hándicap de 10 segundos.

En TRES (3) carreras consecutivas, tendrán una bonificación de hándicap de 15 segundos.

En CUATRO (4) carreras consecutivas, tendrán una bonificación de hándicap de 20 segundos.

Dichas bonificaciones no se aplicarán a los pilotos que tengan que cumplir hándicap por resultados.

A efectos de cálculo del hándicap total del equipo, la bonificación de hándicap se considerará como

hándicap por resultado del piloto.

Para todos aquellos pilotos que hayan tenido hándicap por resultados, la bonificación se aplicará al cabo de dos (2) carreras después de haber perdido el último hándicap por resultado (haciéndose efectiva la bonificación de -10 segundos en la tercera) y seguidamente -15 y -20 segundos en las siguientes carreras.

Las bonificaciones no son acumulables entre si, por lo que restarán 10, 15 ó 20 segundos en cada carrera, pero en ningún caso la suma de todos.

La no participación en alguna carrera se tendrá en cuenta a la hora de aplicar dichas bonificaciones.

ARTÍCULO 30. RELEVOS

30.1. Será obligatorio efectuar una parada en el Pit (vía interior) para cumplir el tiempo correspondiente al Hándicap y cambio de piloto, si correspondiera.

El cumplimiento del tiempo del Hándicap (obligatorio + por prestaciones + por resultados) deberá hacerse a la altura del box, preferentemente, o a lo largo del Pit Lane, siempre y cuando no obstaculice el box de otro participante. En esta zona se deberán cumplir los Hándicaps y hacer el cambio de piloto si corresponde y no se podrá realizar ningún otro tipo de operación.

Durante la parada para el cumplimiento del tiempo de Hándicap obligatorio, la única operación a realizar es el cambio de piloto (sí corresponde) y el reavituallamiento de bebida para el piloto; en ella, únicamente un miembro del equipo (jefe de equipo o mecánico) debidamente identificado y el piloto podrán ayudar en esta operación.

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

30.2. Esta parada para el cumplimiento obligatorio del los Hándicaps y realizar el cambio de piloto, si corresponde, se realizará en el tiempo que al efecto indique el Director de prueba y/o Carrera en el Briefing de cada prueba. Este periodo de tiempo se indicará con un cartel con la inscripción "CAMBIO" mostrado al lugar de dirección de carrera.

Tiempo de cumplimiento de Hándicaps –norma general-:

**1ª ventana: del minuto A al minuto B
(o de la vuelta A a la B -ambas incluidas-)**

**2ª ventana: del minuto C al minuto D
(o de la vuelta C a la D -ambas incluidas-)**

Nota: El tiempo hace referencia al tiempo total de carrera y las vueltas las marca el primer clasificado en carrera

A) Pararse fuera de esta “ventana de cambio” o no pararse será sancionado.

B) El tiempo se toma desde que se da la salida a la carrera.

C) Para puntuar cada piloto inscrito deberá conducir al menos el 40% de la distancia de la prueba, con independencia del tipo de carrera, a excepción de los equipos con un único piloto.

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

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

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

30.4. Ningún participante podrá entrar en el Pit Lane, para realizar el cambio de piloto, mientras el Safety Car esté en pista (desde el momento que la pancarta "SC" sea mostrada en la línea de salida / llegada y hasta que el participante haya pasado la bandera verde en la línea salida /

llegada una vez finalizada la intervención del Safety Car). Si un participante entra en el Pit Lane en un periodo de intervención del Safety Car, ésta no contará como su parada obligatoria.

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

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

30.7. Pruebas de CARRERA ÚNICA DE 2 HORAS :

Será obligatorio hacer una parada para repostaje. No se podrán aflojar ni soltar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane, al box asignado a cada equipo.

30.7.1. La primera operación a realizar será el repostaje, según lo establecido en el Artículo 30.7.4 y una vez hecho se puede realizar el cambio de piloto (si procediera,) cambios de **neumáticos u otras operaciones mecánicas, si fueran necesarias.**

30.7.2. Los cambios de piloto y ruedas deben realizarse en la vía interior a la altura del box asignado y el número máximo de mecánicos autorizados a trabajar por vehículo es de CUATRO (4), para los que equipen 4 ó 5 tornillos y DOS (2) para los que equipen monotuerca.

El piloto que salga del vehículo no cuenta entre las cuatro/dos personas autorizadas a trabajar y la única tarea que puede realizar es ayudar al piloto entrante.

Para el resto de operaciones mecánicas que se realicen dentro del box, el número de mecánicos es libre.

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

Se autoriza la adicción de aceite, agua o liquido de frenos, así como el sangrado del circuito de frenos. Esta autorización es solamente para la carrera, no para los entrenamientos.

Se autoriza hacer cambios de piloto, operaciones mecánicas y repostajes mientras el Safety Car esté en pista,

30.7.3 Ningún piloto podrá conducir más del 60% del tiempo total de carrera.

30.7.4. REPOSTAJES

Pruebas descritos en el Artículo 8.2

El repostaje se hará en una zona que asignará el circuito convenientemente acondicionada, común para todos los equipos y que se especificará en un anexo del Reglamento Particular de la prueba. El tiempo mínimo de permanencia en la zona de repostajes es de TRES MINUTOS (3) y ningún equipo, habiendo finalizado antes de tiempo, podrá abandonar dicha zona.

El número máximo de personas autorizadas en el repostaje es de tres (3), debidamente acondicionadas con mono ignifugo, guantes y sotocasco. Al menos una de ellas tendrá la labor exclusiva de portar un extintor de un mínimo de cuatro (4) kilos para posibles situaciones de emergencia.

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

Únicamente se autorizan los siguientes sistemas de repostaje:

- 1- Petacas ó bidones con un máximo de 60 litros de capacidad, accionados mediante bombas mecánicas o por gravedad y equipados con manguera flexible y pistola de desconexión automática (mismo sistema del surtidor de gasolina).
- 2- Depósitos de 25 litros con bocas de llenado FIA.

Están prohibidas las torres FIA, embudos y bombas eléctricas.

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

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

Mientras se efectúe el repostaje, el equipo no podrá realizar ninguna otra operación en el vehículo y este debe estar con el motor y luces parados. Se autoriza utilizar una batería de apoyo para el posterior arranque del vehículo, si esto fuera necesario.

Pruebas descritas en el Artículo 8.1

Si algún vehículo tuviera que repostar durante la carrera, deberá hacerlo en cualquier otra vuelta que no sea la de cumplimiento de handicap y seguir el mismo proceso descrito en las pruebas descritas en el Artículo 8.2, a excepción de lo siguiente:

- Deberá hacerlo en la vía interior enfrente de su box o lugar asignado
- No tendrá un tiempo mínimo de permanencia.

30.7.5. Los vehículos que utilizan **GLP**, podrán repostar en el interior de su box, con las condiciones de seguridad establecidas por la RFE de A y la norma comunitaria 67R para el reportaje de GLP.

Se admite además como combustible, el uso de GLP.

Los vehículos que lo utilicen, deben estar sujetos a la normativa europea (Reglamento nº 67) vigente, así como a la Orden ITC/1968/2007 del Ministerio español, en los siguientes apartados:

- a) Depósito de combustible y desgasificador.
- b) Canalizaciones desde el depósito hasta el motor.
- c) Accesorios y electroválvulas.

Para su reportaje, deberá utilizarse el procedimiento de la normativa europea (R67).

Deberán efectuarse en el box correspondiente con las máximas medidas de seguridad establecidas en las PCCCTEE de 2014

ARTÍCULO 31.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

31.1. Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las personas encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

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

31.3. Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

31.4. Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

31.5. Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.

31.6. 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

SEÑAL DE 10 MINUTOS: Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicará que la luz verde se encenderá en 10 minutos.

31.7. La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante los siguientes procedimientos:

31.7.a. Procedimiento con paneles

Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Estos paneles de señalización irán acompañados de una señal sonora. Estas señales tienen los mismos significados que las señales luminosas descritas en el procedimiento b.

31.7.b. Procedimiento con luces

La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante las señales de las luces de salida (2 luces rojas que se apagarán simultáneamente) mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, cada uno de los cuales irá acompañado de una señal sonora. Estas señales tienen los siguientes significados:

- Señal de 10 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 10 minutos.
- Señal de 5 minutos: se apagará el primer par de luces rojas.
- Señal de 3 minutos: se apagará el segundo par de luces rojas.
- Señal de 1 minuto: se apagará el tercer par de luces rojas.
- Señal de 15 segundos: se apagará el cuarto par de luces rojas.
- Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

31.8. 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

- a) Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art. 31.14.
- b) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el primer par de luces rojas.

31.9. 3 minutos antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.
- b) Cierre de acceso a parrilla de salida.
- c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV— deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.
- d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento, no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

31.10. 1 minuto antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.

- b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de parrilla.
- c) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.
- d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

31.11. 15 segundos antes de la salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas.
- b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.
- c) En este caso, comisarios de pista se situaran junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

31.12. Inicio de la vuelta de formación:

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

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

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

salida desde allí.

31.13. Durante la vuelta de formación queda prohibido:

- a) Efectuar ensayos de salida. El límite máximo hasta donde está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos y para recuperar puestos en la vuelta de formación cuando el piloto se haya retrasado en la salida, será la **línea de Safety Car 1**.
- b) Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- c) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de prueba y/o de Carrera en el Briefing.
- d) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

31.14. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 31.9. y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.

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

31.16. Cambio de condiciones meteorológicas:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

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

b) Después del cierre de Pit Lane:

- b.1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 Minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.
- b.2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento standard.
- b.3. Si durante la vuelta de formación comenzase a llover y la carrera aún no se hubiese declarado mojada y se decide en ese momento hacerlo, todos los coches seguirán hacia la parrilla de salida ocupando su puesto en la misma. El semáforo de salida del Pit Lane se

mantendrá en rojo. Se mostrará un panel de “SALIDA RETARDADA” en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10 minutos para el cambio de ruedas. Transcurrido ese tiempo se mostrará el panel de 5 minutos y se seguirá el procedimiento estándar. Cualquier coche que decida entrar en el Pit Lane tomará la salida desde el mismo al final de la nueva vuelta de formación.

c) Salida inminente de carrera:

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

31.17. Cualquier presentación de un panel indicador de “10” deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

31.18 Salida Lanzada

31.18.1. La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2, alineado cada vehículos con su precedente. Queda prohibido romper la formación, especialmente desplazándose lateralmente del vehículo que le precede. Esta maniobra será sancionada en base a lo dispuesto en el anexo 1 de penalizaciones.

31.18.2. Cuando se muestre el panel de 5’ (CINCO MINUTOS) el “leading car” o vehículo de lanzamiento, encenderá sus luces destellantes amarillas.

31.18.3. Con la pancarta de 15” el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

31.18.4. Tras la pancarta de 15” se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento.

31.18.5. Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

31.18.6. Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.

31.18.7. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo/verde) operado por el Director de Carrera o por el Director de prueba.

31.18.8. El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se dé la señal de salida.

31.18.9. Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.

31.18.10. Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

31.18.11. En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:

- a) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.
- b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas. Los vehículos, bajo la dirección del Pole Position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.
- c) Si el vehículo Pole Position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del Pole Position pasaría a desarrollarlas el vehículo que ocupaba la segunda posición de la parrilla

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

ARTÍCULO 32.- CARRERA

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

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

32.3. Cuando el Director de Carrera y/o el Director de prueba hayan declarado la carrera como mojada, un panel indicador "CARRERA MOJADA" será presentado en la línea de salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren en la pista, durante las 5 primeras vueltas.

Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia aunque la pista se haya secado, los vehículos lleven nuevamente neumáticos de seco, y seguidamente vuelve a llover.

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

ARTÍCULO 33. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

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

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

33.3. El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de prueba y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales se

encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

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

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

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

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

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

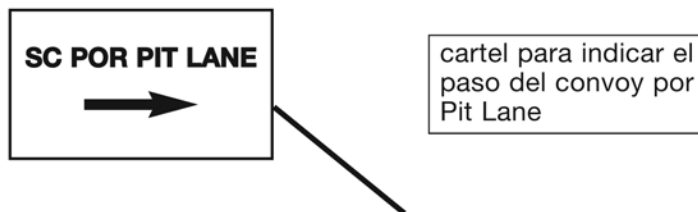
33.7. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán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

33.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car. Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el Art. 33.10.) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

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

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

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



33.11. Cuando el Director de Carretera ordene retirarse al Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo.

Al objeto de evitar accidentes, antes que el Safety Car retorne al Pit Lane y desde el momento en que se apaguen las luces destellantes, los pilotos deberán llevar un ritmo uniforme y constante que no suponga realizar aceleraciones, frenazos o cambios de dirección de manera brusca e imprevista, ni maniobras que puedan suponer peligro para el resto de pilotos o impidan la reanudación de la salida.

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del pit lane las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea y del (de los) punto(s) de fin de neutralización de la carrera. Las banderas verdes se desplegarán hasta que el último vehículo haya pasado por la línea.

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

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

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

33.14. En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto. Esta será la señal a los pilotos que la carrera se iniciará detrás del Safety Car. Cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos siguiéndole en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes de vehículo. No habrá vuelta de formación y la carrera empezará cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 34.- SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

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

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

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

34.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 10 minutos al tiempo máximo de carrera en toda carrera de duración máxima inferior a 45 minutos.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

34.5. Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización de Drive Trough a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida. Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización.

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

ARTÍCULO 35. REANUDACIÓN DE LA CARRERA

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

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

35.3. Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las

ruedas debidamente montadas y el vehículo debe estar en el suelo. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas o el vehículo no esté en el suelo cuando se muestre el panel de 3 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el Pit Lane.

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

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

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

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

En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) afectado(s) para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos.

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

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

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

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

35.8. Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

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

35.9. Cualquier piloto que se retrase abandonando la línea de bandera roja no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de vehículos haya cruzado la línea roja, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car.

Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

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

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

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

35.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 34 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 35, no se atribuirá ningún punto en el caso de

que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

35.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el art. 35, los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.

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

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

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

ARTÍCULO 36. LLEGADA

36.1. 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.

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

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

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

ARTÍCULO 37.- PARQUE CERRADO

37.1. El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.

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

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

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

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

37.6. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada competidor 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.

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

37.8. En el caso de pruebas con 2 carreras, cualquier competidor 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.

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

37.10. Excepciones a la situación de Parque Cerrado

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

ARTÍCULO 38. CLASIFICACIÓN

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

De acuerdo con lo establecido en el art. 20 del Código Deportivo Internacional de la FIA, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la “foto-Finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

38.2. 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.

38.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el ganador (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada, tras haberlo hecho el ganador de la prueba en su última vuelta y en consecuencia no los haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

El porcentaje de clasificación en las pruebas de carrera única será del 75 % de la duración de carrera (o número de vueltas realizado por el vencedor de cada categoría redondeando a la unidad superior).

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

38.4. 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.

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

Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo de 30 MINUTOS, no pudiera firmarse la Clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los

vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la citada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

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

ARTÍCULO 39. CEREMONIA DE PODIUM

39.1. Se preverá un Parque Cerrado junto al podium para los tres primeros clasificados de la prueba, con acceso directo al Podium.

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

- Piloto(-s) ganador(-s) de cada División.
- Segundo(-s) clasificado(-s) de cada División.
- Tercero(-s) clasificado(-s) de cada División.
- Trofeo Damas
- Trofeo Juan Fernández
- Trofeo Junior
- Challenges

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

ARTÍCULO 40. PUNTUACIÓN

40.1. En cada una de las pruebas puntuables se establecerán una Clasificación General para cada División admitida (D1, D2, D3, D4, D5 y D6).

40.2. Atribución de puntos:

A.- En el Campeonato de España de Resistencia 2015, se adjudicarán, en cada carrera, los puntos siguientes:

40.2.a Clasificación General Scratch por divisiones en las pruebas descritas en el Artículo 8.1.

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

Clasificación General Scratch por divisiones en las pruebas descritas en el Artículo 8.2.

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

40.2.b En las Divisiones que hayan tomado la salida CINCO (5) vehículos de la carrera disputada, se les adjudicarán el 90% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.a.

40.2.c En las Divisiones que hayan tomado la salida TRES (3) o CUATRO (4) vehículos de la carrera disputada, se les adjudicarán el 70% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.a.

40.2.d En las Divisiones que hayan tomado la salida DOS (2) vehículos de la carrera disputada se les adjudicarán el 60% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.a.

40.2.e En las Divisiones que haya tomado la salida UN (1) vehículo de la carrera disputada, se le adjudicará el 50% de los puntos indicados en el Artículo 40.2.a.

40.3 Los pilotos que no hayan disputado ninguna carrera durante la temporada y se inscriban por primera vez en la última prueba, no puntuarán, ni bloquearán puntos.

40.4 Para los Trofeos Damas, Junior y Juan Fernández se otorgará la siguiente puntuación, por carrera, según la clasificación de cada categoría:

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

40.5. Para cualquier Challenge o Trofeo que se celebre dentro del Campeonato de España de Resistencia, la puntuación, por carrera, será la siguiente, con independencia a los que obtengan por la Clasificación por Categoría:

1º	16 puntos
2º	12 puntos
3º	10 puntos
4º	8 puntos

5º	6 puntos
6º	5 puntos
7º	4 puntos
8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

40.6 En las pruebas descritos en el Artículo 8.2 la puntuación se otorgará con la clasificación oficial de final de carrera.

ARTÍCULO 41. CLASIFICACIÓN FINAL. RESULTADOS A RETENER.

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

A efectos de la Clasificación General Final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un competidor/piloto haya sido excluido por cualquier motivo de índole técnico o deportivo. Asimismo se tendrán en cuenta, como resultado a retener, los derivados de la no participación de un piloto en una prueba del presente certamen fruto del cumplimiento de sanciones.

41.2. Si una carrera se suspende a causa de una obstrucción de la pista por un incidente, o debido a las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuidad, sin poder retomar 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

41.3. En caso de empate, en cualquier lugar de la clasificación final, se aplicará lo que se establece el Artículo 27 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2014.

41.4. Premios

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

- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España de Resistencia Clase 1
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España de Resistencia Clase 2
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España de Resistencia Clase 3
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España D1
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España D2
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España D3
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España D4
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España D5
- Campeones, 2º y 3er clasificados del Campeonato de España D6
- Campeona del Trofeo Damas Clase 1
- Campeona del Trofeo Damas Clase 2
- Campeona del Trofeo Damas Clase 3
- Campeón del Trofeo Juan Fernández Clase 1
- Campeón del Trofeo Juan Fernández Clase 2
- Campeón del Trofeo Juan Fernández Clase 3
- Campeón del Trofeo Junior Clase 1
- Campeón del Trofeo Junior Clase 2
- Campeón del Trofeo Junior Clase 3

ARTICULO 42. TROFEOS DE ESPAÑA

42.1 TROFEO DAMAS

Tendrán derecho a este Trofeo todas aquellas Damas que participen en cualquier prueba del presente certamen.

Se establecerá un pódium por carrera a la piloto que haya obtenido el mejor resultado de su clase.

PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 40.4 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

Para optar al Trofeo deberán haber tomado la salida en un mínimo de CUATRO (4) carreras.

42.2 TROFEO JUAN FERNANDEZ

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos cuya edad sea igual o superior a 48 años.

Se establecerá un pódium por carrera a los tres primeros clasificados que hayan obtenido el mejor resultado de su Clase.

PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 40.4 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

Para optar al Trofeo deberán haber tomado la salida en un mínimo de CUATRO (4) carreras.

42.3 TROFEO JUNIOR

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos nacidos entre los años 1990 al 2000 que participen en cualquier prueba del presente certamen.

Se establecerá un pódium por carrera al piloto que haya obtenido el mejor resultado de su clase.

PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 40.4 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

Para optar al Trofeo deberán haber tomado la salida en un mínimo de CUATRO (4) carreras.

42.4 CHALLENGE GALFER

La Challenge GALFER está reservado al vehículo Renault modelo Clio Cup, fabricado por Renault Sport, con especificaciones técnicas 2006-2012. Dichos vehículos deben ser conformes al reglamento técnico de la Copa Renault Clio 2006-2012. Se establecerá un pódium por carrera a los tres primeros equipos clasificados, con independencia al pódium por clasificación de división.

Los Reglamentos se indican en el Anexo 3.

Para constituir esta Challenge, deberán tomar la salida en la primera carrera, al menos, cuatro (4) participantes por prueba.

PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 40.5 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

42.5 TROFEO SEAT LEON

El Trofeo Seat Leon está reservado al modelo SEAT LEON CUP RACER con especificaciones técnicas Copa. Se establecerá un pódium por carrera a los tres primeros equipos clasificados, con independencia al pódium por clasificación de división.

Los Reglamentos se indican en el Anexo 4.

PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 40.5 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

42.6 OPEN MICHELIN

Podrán participar en el Open Michelin todos aquellos vehículos definidos en el Art. 2.2 d del Reglamento Técnico.

PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 40.5 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

PREMIOS FINALES

1er clasificado: Inscripción gratuita del CER 2016
2º clasificado: Inscripción gratuita a una prueba del CER 2016.

Para constituir esta Challenge, deberán tomar la salida en la primera carrera, al menos, cuatro (4) participantes por prueba.

ARTÍCULO 43.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

43.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 1.000 Euros.

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

ARTÍCULO 44. ESTABILIDAD E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

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

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

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

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

