



COPACLIO
ESPAÑA



RIVAZZA
BRANDING



COPA CLIO ESPAÑA

REGLAMENTO DEPORTIVO 2026

ÍNDICE

- Art.1.-** Introducción
- Art.2.-** Aspirantes y licencias
- Art.3.-** Vehículos admitidos
- Art.4.-** Inscripciones
- Art.5.-** Calendario
- Art.6.-** Números de carrera, publicidad y patrocinadores
- Art.7.-** Instrucción y comunicación a los concursantes
- Art.8.-** Penalizaciones Sanciones
- Art.9.-** Especificaciones generales de los vehículos.
- Art.10.-** Verificaciones preliminares
- Art.11.-** Neumáticos
- Art.12.-** Peso y pesaje del coche
- Art.13.-** Combustible
- Art.14.-** Instrucciones de seguridad y conducción.
- Art.15.-** Interrupción de una prueba
- Art.16.-** Pit Lane
- Art.17.-** Parque cerrado
- Art.18.-** Briefing
- Art.19.-** Test colectivo previo / entrenamientos libres y clasificatorios
- Art.20.-** Interrupción de una sesión clasificación
- Art.21.-** Parrilla de salida
- Art.22.-** Procedimiento de salida
- Art.23.-** Carrera
- Art.24.-** Safety Car
- Art.25.-** Suspensión de una carrera
- Art.26.-** Reanudación de la carrera
- Art.27.-** Finalización
- Art.28.-** Clasificación
- Art.29.-** Pódium
- Art.30.-** Disciplina
- Art.31.-** Premios
- Art.32.-** Puntuaciones
- Art.33.-** Clasificación final – resultados a retener
- Art.34.-** Estabilidad e interpretación del reglamento

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN:

1.1 **Rivazza Branding y Driveland** (en adelante comité organizador) organiza una serie de eventos nacionales denominados **Copa Clio España** (en adelante La Copa) durante el año 2026, con el acuerdo de la Real Federación Española de Automovilismo (en adelante RFEDA).

1.2 **Se establecerán las siguientes clasificaciones:** una clasificación general de La copa para los pilotos

- Pilotos

- Team (los 3 primeros coches de cada Equipo)

- Trofeo Junior (Pilotos que sean menores de 21 años antes del 01.01.2026)

- Trofeo Gentleman (Pilotos mayores de 45 años)

1.3. Las normas aplicables son por orden de prelación:

- Las prescripciones comunes de los campeonatos, copas y trofeos de España (PCCCTOE) de la RFEDA para el año en curso, en lo que sea de aplicación.
- Reglamento deportivo de Campeonatos, Copas, trofeos y Challenges de España de Velocidad en circuito del año en curso y sus anexos.
- El reglamento deportivo y técnico y sus anexos de la copa
- Los boletines técnicos y deportivos, notas técnicas o cualquier comunicado referente a la copa
- El reglamento particular de la prueba

El Código Deportivo Internacional (CDI) será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, apelaciones y reclamaciones y con carácter subsidiario para el resto.

Todos los casos no previstos en los anteriores reglamentos, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación, serán resueltas por el comité organizador de este certamen compuesto por:

Presidente: Gabriel Alonso

Vocales:

- Guillem Pérez
- Markel De Zabaleta
- Guillermo Millán
- María Lanzón

Todos los participantes estarán obligados a conocer este reglamento, que se encuentra a su disposición en la página web del organizador. Debiendo respetar su contenido y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

Artículo. 2 ASPIRANTES Y LICENCIAS:

La copa está abierta a pilotos de todas las nacionalidades, con licencia en vigor, cuya federación esté reconocida por la FIA y que legalmente permita participar en las competiciones inscritas en el calendario de La copa.

Los equipos interesados en participar en la copa deberán solicitar su inscripción al comité organizador, de acuerdo con las condiciones y plazos señalados en este reglamento o posteriores documentos oficiales emitidos por el comité organizador.

Todo participante, cuya solicitud de inscripción sea admitida, se compromete a respetar los reglamentos y anexos aplicados a esta copa.

TIPO DE LICENCIA /PERMISOS	DEFINICIÓN	APLICACIÓN - DURACIÓN	OBSERVACIONES
Internacional	ITA.ITB.ITC-C.ITD-C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31-12-2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
Piloto GRADO A	PA (o similar 2026)		
Piloto GRADO A - Circuitos	PA/C (o similar 2026)		
Piloto Junior - Circuitos	PJR/C	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
Permiso de un solo evento Piloto	PPAP (o similar 2026)		

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

La edad mínima será de dieciséis años cumplidos durante el año de la solicitud de la licencia y excepcionalmente, se permitirá participar a pilotos que cumplan 15 años durante la temporada siempre y cuando tenga experiencia en Karting y reciba el beneplácito del Comité Organizador

Artículo 3.- VEHÍCULOS ADMITIDOS.

3.1 Las pruebas puntuables para la copa están reservadas única y exclusivamente a el Renault Clio V RS Line RSR fase 1 o con el kit de conversión a fase 2 o Clio V Sprit Alpine, versión CUP, según lo descrito en el reglamento técnico de esta copa y la ficha de homologación FFSA Cup De Marque Circuit Parts Clio Rs Line 2025 y habiendo superado las verificaciones técnicas preliminares.

3.2 Los vehículos deberán, en todo momento durante las pruebas, cumplir con lo establecido en el reglamento técnico de la copa.

3.3 No se permite un coche de reserva. Un piloto sólo podrá utilizar un vehículo durante cada evento.

3.4 Si tras un accidente, el vehículo ya no presenta suficientes garantías de seguridad, se podrá autorizar previamente el cambio de vehículo entre sesiones de clasificación y carrera, así como el cambio entre carreras sujeto a:

- Que el vehículo sea declarado irreparable antes de la hora de inicio de la parrilla previa de la siguiente carrera por el comisario técnico de la copa
- El acuerdo del comisario técnico y del colegio de comisarios deportivos se otorga tras la presentación de un vehículo nuevo que haya sido sometido a los controles preliminares, el colegio de comisarios deportivos sigue siendo libre de decidir sobre la pertinencia y equidad deportiva que se concederá al cambio de vehículo.
- El cambio de vehículo supondrá necesariamente la salida desde la última fila de las carreras restantes de la prueba en cuestión, previo acuerdo del colegio de comisarios deportivos, salvo circunstancias excepcionales determinadas por los comisarios deportivos a su exclusivo criterio.

3.5 IDENTIFICACIÓN DE MOTORES:

El motor está precintado de origen, la presencia de precintos es obligatoria. La falta de precintos será considerada una anomalía técnica.

Sólo podrán participar en la copa motores con los precintos mencionados en el Artículo 5.5 del Reglamento Técnico de la copa. Los precintos son solo una presunción de inocencia, en ningún caso garantiza la legalidad del vehículo.

La falta de la totalidad de los precintos mencionados en el art. 5.5 o la presencia de precintos de origen desconocido, la manipulación o falta de alguno de estos precintos, este motor no podrá ser utilizado bajo ninguna circunstancia en una prueba de la copa.

El estado de los precintos y su presencia es responsabilidad del equipo.

3.6 NÚMERO DE MOTORES:

A partir de las verificaciones preliminares, solo el motor inscrito en el pasaporte técnico se podrá utilizar en todo el meeting.

La sustitución del motor solo podrá ser autorizada por los Comisarios técnicos en los siguientes casos:

- Mal funcionamiento del motor constatado por un representante técnico de Alpine Racing debido a un fallo mecánico o eléctrico directamente relacionado con el motor o su entorno, y que este fallo no haya sido causado por un miembro del equipo o el piloto, voluntariamente o no.
- Motor dañado tras un accidente

Cualquier motor sustituido sin la autorización previa del comisario técnico de la copa está sujeto a un informe al Colegio de Comisarios Deportivos.

La sustitución del motor tendrá una penalización de, salir desde el último puesto de la parrilla en todas las carreras restantes hasta el final del meeting.

Artículo 4.- INSCRIPCIÓN

Los equipos que deseen participar en la Copa deberán cumplimentar el boletín de inscripción disponible ~~al final del presente reglamento y/o~~ en la página www.rivazza.es (Copa Clio España). ~~La solicitud de inscripción debe enviarse a:~~

DRIVELAND

- ~~G/CAMINO DE VALLADOLID, N.º 27, Principal Izquierda, 28250, Torreledones,~~
- ~~Telf.: 617 049 230~~
- ~~jairo@driveland.es / patricia@driveland.es~~

Las solicitudes de inscripción deberán estar en poder del organizador antes de la fecha del cierre de inscripciones de la primera competición en la que se desee participar.

4.1.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN.

Los derechos de inscripción "COPA CLIO ESPAÑA" se cifran en:

- **Inscripción Copa 2026 (6 pruebas): 6.400€ + IVA**
- **Inscripción 1 prueba Copa 2026: 1.250€ + IVA**

La inscripción del **concursante** ~~competidor~~ será efectiva una vez se hayan recibido todos los elementos solicitados (Boletín de inscripción debidamente cumplimentado y pago de importe total de la inscripción). ~~y se hará mediante confirmación por escrito (vía mail) al promotor Driveland.~~

Estos derechos de inscripción solo serán devueltos si la inscripción del equipo fuese rechazada posteriormente.

~~Todos los pilotos cuyas solicitudes de inscripción fuesen admitidas se comprometen a respetar:~~

- ~~Todo lo establecido en el presente Reglamento, así como los citados en el Artículo 1.~~

La fecha límite para las inscripciones a la Copa 2026 (6 pruebas) será el 20-02-2026 a las 14h.

Las inscripciones de cualquier prueba de la Copa 2026, se cerrarán el viernes de la semana anterior a la prueba, a las 14h. ~~en un plazo no superior a 10 días naturales, desde la fecha de aceptación de su solicitud de inscripción, los~~

Los Derechos de Inscripción, serán abonados antes del cierre de las inscripciones a la siguiente cuenta bancaria:

- **RIVAZZA BRANDING S.L**
- Banco: BANCO DE SANTANDER (IBAN: BSCHEMM)
- IBAN: **ES65 0049 0001 5224 1193 9149**

Indicando el siguiente concepto: Inscripción COPA CLIO ESPAÑA Nombre y apellido

Se deberá enviar copia de la orden de transferencia de los derechos de inscripción por mail a la siguiente dirección: sporting@vlineorg.com

4.2.- DENEGACIÓN DE LA INSCRIPCIÓN.

VLINE ORG y DRIVELAND se reservan el derecho de rechazar una inscripción a La **Copa**:

- Conforme al Artículo 3.14.1 y Anexo B del **CDI**.
- A todo solicitante (Pilotos, Preparadores y Concesionarios) que tenga un saldo deudor con el Departamento de Piezas de Competición **ALPINE RACING**.

El rechazo de una inscripción no da derecho a ningún tipo de indemnización, compensación o similar.

4.3 PARTICIPANTE OCASIONAL:

Se considera participante ocasional aquel que sólo participa en **alguna una prueba dentro de La Copa. Dicho participante ocasional no tendrá derecho a puntuar ni a bloquear puntos si su primera participación en el Campeonato es en la última prueba de la Copa Clio España 2026.** ~~al resto de participantes, salvo excepción indicada en el presente reglamento.~~

Como participantes ocasionales, un concursante podrá inscribir uno o dos pilotos por vehículo, en cuyo caso, cada uno hará una sesión de entrenamientos clasificatorios y carrera. El orden será según se hayan inscrito como piloto 1 y 2.

Tendrán derecho a subir al pódium, **pero nunca tendrán derecho a puntuar ni a bloquear puntos.** ~~y a percibir los premios en metálico siempre y cuando abone el derecho de inscripción de participante ocasional.~~

Los derechos de inscripción **por prueba** se fijan en:

- **1.250€** + IVA por competición

~~Estos derechos de inscripción incluyen la inscripción al campeonato y a la prueba que vaya a disputar.~~

~~Todo participante cuya inscripción sea autorizada se compromete a respetar:~~

- ~~Todo lo establecido en el presente Reglamento, así como los citados en el Art. 1~~
- ~~Transferir antes del inicio de las verificaciones técnicas de la competición en la que vaya a participar, los importes indicados anteriormente como derechos de inscripción, a la siguiente cuenta bancaria:~~

~~o MAG MARKETING SOLUTIONS S.L.~~

~~o Banco: Banco de Sabadell~~

~~o Nº de Cuenta: ES91 0081 5229 7800 0134 0035~~

Indicando el siguiente concepto: Inscripción Ocasional Copa Clio España nombre + apellido.

Se deberá enviar copia de la orden de transferencia de los derechos de inscripción por mail a la siguiente dirección: jairo@driveland.es / patricia@driveland.es.

4.4 INSCRIPCIONES A LAS PRUEBAS

Los equipos que deseen participar en cualquier prueba de la Copa, deberán cumplimentar la solicitud de inscripción disponible en la página www.vlineorg.com

Los derechos de inscripción a cada prueba se abonarán a principio de temporada junto a la inscripción al campeonato, según el Art. 4.1, excepto el participante ocasional que lo hará junto a la inscripción de participante ocasional, según el Art. 4.3.

4.4.5 DESCALIFICACIONES:

Si un equipo (piloto) fuese descalificado de una competición por motivos deportivos o técnicos, no podrá optar a ninguna atribución de puntos y a ningún premio para la clasificación correspondiente. Además, dependiendo de la gravedad de la falta, la RFEDA a petición de V-line o Driveland podrán decidir la exclusión definitiva de la copa. La descalificación de un equipo puede constituir un motivo de denegación de inscripción futura en todas las disciplinas que puedan promocionar V-line y Driveland en un futuro.

4.5 OTRAS DISPOSICIONES.

Rivazza Branding y DRIVELAND, la RFEDA, marcas asociadas, patrocinadores y el comité organizador no se hacen responsable de ningún accidente debido o teniendo como causa, directa o indirecta, un fallo de cualquier tipo, de los neumáticos que montaba en ese momento el vehículo ni de cualquier parte mecánica del vehículo.

Los pilotos inscritos en la copa renuncian a la presentación de cualquier reclamación a **Rivazza Branding, DRIVELAND, la RFEDA**, filiales, marcas asociadas, patrocinadores y al Comité Organizador sobre cualquier decisión que adopte el Colegio de Comisarios Deportivos en cada competición, la **RFEDA**, los organismos técnicos o jurisdiccionales de ésta sobre la interpretación de este Reglamento, incluido el Técnico y sus Anexos, así como los Boletines Técnicos editados por DRIVELAND, o de la interpretación que realicen sobre el Código Deportivo Internacional o cualquier reglamentación aplicable.

Los pilotos y copilotos inscritos en La copa son conocedores de los riesgos que comporta la práctica del Automovilismo deportivo, exonerando expresamente a **RIVAZZA BRANDING, DRIVELAND, la RFEDA**, filiales, marcas asociadas, patrocinadores y al Comité Organizador de cualquier tipo de responsabilidad en los accidentes que puedan acaecer, como consecuencia del ejercicio de este deporte, ya sea en competiciones oficiales, durante los reconocimientos, en la práctica de cualquier tipo de actividad de relaciones públicas o vinculada a éstas, en los viaje "in itinere" a las competiciones, test o actos, renunciando expresamente a presentar cualquier tipo de acción jurídica en contra de RIVAZZA BRANDING, DRIVELAND, la RFEDA, filiales, marcas asociadas,



patrocinadores y del Comité Organizador por estos posibles sucesos.

Los pilotos y copilotos inscritos en La Copa reconocen y asumen esta exoneración de responsabilidad de RIVAZZA BRANDING, DRIVELAND, la RFEDA, filiales, marcas asociadas, patrocinadores y del Comité Organizador.

Artículo 5.- CALENDARIO:

El número de competiciones programadas y puntuables para La Copa se fija **en SEIS (6)** ~~cinco (5)~~, lo que representa un máximo de **doce (12)** ~~diez (10)~~ **carreras**.

5.1 FORMATO Y DURACIÓN DE LAS COMPETICIONES:

Las competiciones constarán de dos carreras con una duración de ~~28'~~ **25'** + 1 vuelta cada una.

~~En caso de suspensión de una carrera, la duración de la interrupción se sumará a la duración prevista de para la carrera.~~

5.2 CALENDARIO:

- **27 de Febrero - 1 de Marzo:** Jarama
- **14 y 15 de Marzo:** Motorland
- **13 y 14 de Junio:** Valencia
- **18 y 19 de Julio:** Vallelunga - Evento de CLIO CUP Italia
- **5 y 6 de Septiembre:** Nogaro
- **10 y 11 de Octubre:** Navarra

El organizador se reserva el derecho de modificar las fechas previstas para cada una de las competiciones, así como los circuitos donde deberán desarrollarse estos eventos.

En el caso de que una competición sea suspendida antes de su celebración, el comité organizador se reserva el derecho de reemplazarla o no.

En caso de que durante la celebración de una competición o carrera esta sea suspendida, no será sustituida por otra nueva.

Artículo 6.- NÚMERO DE CARRERA, PUBLICIDAD Y PATROCINADORES:

La publicidad deberá ser conforme al CDI y a las leyes sobre publicidad que estén en vigor en España.

6.1.- PUBLICIDAD OBLIGATORIA:

Es obligatorio llevar sobre el vehículo y en el mono ignífugo los adhesivos con los logos de los patrocinadores, exactamente en el lugar previsto y sin efectuar sobre ellos ni una modificación.

Es responsabilidad de cada **concurante** ~~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 la competición.

La falta de una o varias de las publicidades obligatorias llevará consigo la pérdida total de los premios de la competición disputada, así como los puntos conseguidos en la misma, pudiendo llegar a la exclusión de la copa, que será automática en caso de reincidencia, falta provocada dolosamente o con mala fe manifiesta.

Queda prohibida la publicidad libre en las superficies acristaladas del vehículo que no esté autorizada por el CDI y sus anexos.

La utilización publicitaria posterior por parte del piloto, equipo o de cualquier otra persona, de los resultados, récords, etc., obtenidos en la copa deberá respetar la publicidad obligatoria en el vehículo y sobre los monos ignífugos del piloto.

La publicidad es libre en los espacios no ocupados por los patrocinadores de la copa, quedando prohibida la mención de cualquier otra marca que sea competencia de los patrocinadores oficiales de la copa.

Queda prohibido, tanto en los vehículos como en los monos ignífugos y resto de equipación del piloto – miembros del equipo, cualquier publicidad incompatible con los organizadores y patrocinadores oficiales de la copa.

En caso de discrepancia sobre qué se considera publicidad incompatible, se impondrá el criterio del comité organizador.

La publicidad obligatoria de los vehículos de competición será entregada por el comité organizador a todos los participantes. Es responsabilidad de los participantes solicitar al comité organizador la publicidad que pudiera faltarle con suficiente antelación, asumiendo el posible coste. Se entregarán dichos elementos en las verificaciones previas realizadas por el organizador.

6.2.- SITUACIÓN DE LA PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

La ubicación de la publicidad obligatoria tanto en el vehículo como en el mono ignífugo se detallarán en un anexo.

6.3.- PUBLICIDAD EN EL SALPICADERO.

En el salpicadero está prohibida cualquier publicidad que no haya sido autorizada previamente.

6.4.- NÚMEROS DE CARRERA.

Durante la temporada, cada vehículo llevará el número asignado por el comité organizador en la primera prueba que participe.

El dorsal puede ser modificado si lo estima el comité organizador.

El número deberá estar colocado en el vehículo antes de las verificaciones previas.

6.5.- NOMBRE DEL PILOTO.

El nombre del piloto deberá ir con letras blancas formato HELVETICA GRASS, con una altura máxima de 10 cm. Sobre el cristal de las ventanillas traseras.

El nombre del piloto deberá estar colocado antes de las verificaciones previas.

Artículo. 7 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES:

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

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

7.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y de las carreras, así como todas las decisiones de la competición que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos (**APP Sportity**)



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

7.4. El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

7.5. Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir inmediatamente la velocidad y volver lentamente al Pit Lane.

7.6. Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y el piloto no deberá cumplir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.

Artículo. 8 **PENALIZACIONES** SANCIONES

Los comisarios deportivos pueden infligir las **penalizaciones** sanciones previstas en el presente reglamento, así como las que a su exclusivo criterio dispongan de aplicación en los distintos reglamentos aplicables o el CDI.

8.1.- INCIDENTE

“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 y clasificatorios) 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.

Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un “Incidente”, así como qué piloto o pilotos están implicados y si deben ser **penalizados** sancionados.

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.

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.

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

Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Comité de apelación y Disciplina de la RFEDA, de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un “Incidente”.

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

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

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

- a) A sumar el tiempo total invertido en una carrera
- b) De paso por Pit Lane (Drive Through)
- c) De para en el Pit Lane (Stop and Go)

Estas dos últimas **penalizaciones** ~~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 POCCTOE.

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

Por otra parte, en aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo aconsejen, podrá diferirse la aplicación de la correspondiente sanción a la siguiente carrera de la misma prueba, o trasladar la misma a carreras a celebrar en las siguientes pruebas.

8.2.- PENALIZACIONES EN TIEMPO.

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

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

8.3 DEFINICIONES:

- a) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.

b) 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.

8.4 PROCEDIMIENTO.

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

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 esté 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.

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 PitLane.

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:

- a) Paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.
- b) 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.

Todas las penalizaciones en tiempo posteriores al final de carrera llevarán implícito el descuento del número de vuelta/s, correspondientes si diera lugar a ello.

Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 12.11 o 12.12 del C.D.I.

Artículo. 9 ESPECIFICACIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS.

9.1 TELEMETRÍA.

Está prohibido utilizar cualquier sistema de telemetría o cualquier sistema de intercambio de información que permita la transmisión de datos entre un coche en movimiento y el equipo y viceversa, con excepción de cualquier sistema previsto por el comité organizador.

El único sistema de adquisición de datos autorizado es el que forma parte del equipamiento original del coche.

Está prohibido transmitir cualquier señal de ningún tipo entre el automóvil en movimiento y una persona conectada al automóvil o al piloto, excepto un instrumento de cronometraje oficial, incluso mediante equipos de radio con el fin de comunicarse verbalmente entre un automóvil en movimiento, su piloto y su equipo.

9.2 CRONOMETRAJE.

Todos los coches deberán estar equipados con un transponder de cronometraje oficial de la copa.

Los **concursoantes** ~~competidores~~ serán responsables de la instalación y adecuada conservación de los instrumentos oficiales de cronometraje instalados en sus vehículos.

Cualquier pérdida o mal funcionamiento de estos dispositivos puede resultar en una multa decidida por los comisarios deportivos.

Artículo 10.- VERIFICACIONES PRELIMINARES

Será de aplicación lo establecido en el artículo 18 de las PCCCTCE del 2026

10.1 VERIFICACIONES Y CONTROLES TÉCNICOS

La presentación de un vehículo para las verificaciones técnicas previas se considerará declaración implícita de conformidad.

En las verificaciones técnicas previas también se podrá verificar la indumentaria del piloto.

Ningún vehículo podrá participar en una competición sin antes haber sido revisado y aprobado por los Comisarios Técnicos y sin la autorización de los Comisarios Técnicos, quienes se asegurarán de que se hayan cumplido todos los requisitos relacionados con las Verificaciones Técnicas Preliminares.

Un **concursoantes** ~~competidores~~ o piloto que no haya presentado su vehículo para las Verificaciones Técnicas no estará autorizado a participar en la competición.

En el supuesto caso que un participante no pueda presentarse a tiempo a las verificaciones técnicas deberá dirigirse a los Comisarios Deportivos, quienes decidirán si autorizan o no otro horario de verificación.

Los Comisarios Deportivos de la Prueba podrán autorizar a los Comisarios Técnicos a realizar las siguientes operaciones y controles:

- Comprobar la conformidad de un vehículo o de un **concursoante** ~~competidor~~ en cualquier momento durante un Evento
- Exigir que el **concursoante** ~~competidor~~ desmonte un vehículo para garantizar que se respeten plenamente las condiciones de inscripción o de conformidad.
- Solicitar a un **concursoante** ~~competidor~~ que proporcione la muestra o documento que considere necesario.

d) Rechazar un automóvil por razones de seguridad

Todo automóvil que, después de haber sido aprobado por los Comisarios Técnicos, sea reparado, desmontado o modificado de manera que afecte a su seguridad o ponga en duda su conformidad o que haya sufrido un accidente de consecuencias similares, deberá ser presentado de nuevo a los Comisarios Técnicos para su aprobación.

El Director de Carrera y/o su Adjunto podrán solicitar que cualquier vehículo involucrado en un accidente sea detenido y revisado.

Después de cada sesión de clasificación y después de cada carrera de una competición, los comisarios deportivos a su exclusivo criterio indicarán el número de vehículos y los elementos a verificar. En cualquier momento, los Comisarios Deportivos podrán aumentar el número de vehículos designados para dichas verificaciones.

Las verificaciones técnicas serán realizadas por oficiales debidamente designados que son los únicos autorizados para dar instrucciones a los **concursoantes** ~~competidores~~.

En las verificaciones técnicas después de una sesión de clasificación o de una carrera se realizará en presencia de un **concursoante** ~~competidor~~ o su representante. Además, si los comisarios técnicos lo consideran oportuno se podrá requerir la colaboración de mecánicos designados por el **concursoante** ~~competidor~~ o su representante para las operaciones de desmontaje.

Siguiendo las instrucciones de los Comisarios Deportivos, los Comisarios Técnicos podrán tomar y conservar uno o más elementos del vehículo para comprobar su conformidad.

Los elementos en cuestión serán debidamente identificados y precintados en presencia del **concursoante** ~~competidor~~ o su representante, quien recibirá una copia del informe de precintaje, así como una descripción de las identificaciones colocadas.

Las piezas declaradas no conformes serán conservadas por el comité organizador y no serán reemplazadas.

Las piezas declaradas conformes, serán devueltas o si fuera necesario reemplazadas por piezas idénticas.

Cualquier lastre añadido a un vehículo deberá declararse durante las Verificaciones Técnicas Preliminares, para ser precintado por los comisarios técnicos.

Cuando se pesa un vehículo durante una competición, no se tiene en cuenta ningún lastre que no haya sido declarado y precintado previamente.

El piloto deberá presentar en las verificaciones técnicas la ropa y los elementos de seguridad debidamente homologados: mono, ropa interior que cubra todo el cuerpo, balaclava, guantes, calcetines, calzado, casco y su sistema FHR. Su uso es obligatorio durante los test colectivos previos, los entrenamientos libres y clasificatorios, y las carreras.

Artículo 11.- NEUMÁTICOS

11.1. DEFINICIONES.

- Neumático nuevo: Neumático Michelin-que nunca ha sido utilizado.
- Neumático marcado: Neumático nuevo marcado en una prueba anterior y que no haya sido utilizado.
- Neumático usado: Neumático que ya ha sido utilizado pero cuyo estado de desgaste permite que aún se pueda utilizar.
- Juego de neumáticos: Un juego de neumáticos está compuesto por dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) neumáticos traseros.

El uso de neumáticos y su presencia en los boxes o pit lane en cualquier momento durante una competición o durante las sesiones de pruebas colectivas se rige por lo dispuesto en este Reglamento Deportivo y en el Reglamento Técnico.

Está prohibido cualquier modificación o tratamiento destinado a modificar o mantener las prestaciones originales del neumático. Esto se aplica tanto a neumáticos de lluvia como a slick.

El Comité Organizador se reserva el derecho de tomar, en cualquier momento durante una competición o pruebas colectivas, muestras de neumático para su análisis en un laboratorio especializado con el fin de controlar las características del neumático.

Queda estrictamente prohibido el uso de mantas térmicas o cualquier otro medio para modificar o mantener la temperatura de los neumáticos.

Durante la duración de la competición los comisarios técnicos comprobarán que todos los participantes utilicen los neumáticos adecuados.

Cualquier infracción observada será comunicada a los comisarios deportivos, así como al concursante en cuestión.

La sanción incurrida podrá llegar hasta la descalificación de la competición a exclusivo criterio de los comisarios deportivos.

11.2 LIMITACIÓN DE NEUMÁTICOS.

Los equipos podrán marcar seis (6) neumáticos, que serán utilizados en los entrenamientos **clasificatorios** ~~cronometrados~~ y carreras.

Para la primera carrera que participe el equipo podrá marcar 2 neumáticos extra.

Cualquier neumático utilizado deberá haber sido suministrado por Neumáticos Álvarez (MICHELIN ESPAÑA).

Cada piloto es responsable de presentar un coche equipado con neumáticos slicks capaces de completar las sesiones de clasificación y las carreras de forma segura. En caso contrario, el

comisario técnico de la Copa podrá prohibirle salir a la pista en cualquier momento durante la prueba.

En caso de deterioro de uno o más neumáticos, el número de neumáticos que cada piloto puede marcar proporciona un número suficiente de neumáticos de repuesto.

Por lo tanto, no se podrá utilizar rueda de repuesto.

No obstante, el Delegado Técnico de la Copa podrá valorar cada caso particular relativo al deterioro de los neumáticos en las condiciones que se detallan a continuación.

Tras el deterioro de uno o más neumáticos, y previa observación del Comisario Técnico y previo acuerdo de los Comisarios, el **concurante** ~~competidor~~ tendrá la posibilidad de utilizar uno o más neumáticos no registrados, sólo si no tiene suficientes neumáticos cuyo estado de desgaste le permita tomar la salida con seguridad.

En este caso, el piloto será **penalizado** ~~sancionado~~ por el Colegio de Comisarios Deportivos con una penalización de 10 puestos en la parrilla, independientemente de las condiciones climáticas de la salida y del uso autorizado de neumáticos de lluvia.

El cambio de neumáticos por motivos de seguridad deberá realizarse como máximo treinta minutos antes de la apertura del parque cerrado de neumáticos si existiera.

11.3. PROCEDIMIENTO DE MARCADO Y CONTROL.

Cada neumático está registrado con un código de barras específico colocado por MICHELIN identificado con un marcado específico.

Cada concursante deberá dejar al Comisario Técnico el registro de los códigos de barras de los neumáticos que utilizará para las diferentes sesiones de test colectivo previos, entrenamientos libres, los entrenamientos clasificatorios y las carreras.

Será responsable de la coincidencia entre los códigos de barras registrados por el comisario técnico y los que vienen en los neumáticos.

Deberá presentar, bajo su responsabilidad, un vehículo equipado con neumáticos, registrados por los Comisarios Técnicos, capaz de participar en las sesiones de clasificación y en las carreras con total seguridad. En caso contrario se podrá prohibir el uso de la pista.

Un neumático que lleva un código de barras que no ha sido registrado por el Comisario Técnico constituye una no conformidad técnica.

Cualquier infracción relativa a los tiempos previstos para el marcado de neumáticos o para la colocación en parque cerrado (si se realiza) antes de la primera sesión de entrenamientos clasificatorios supondrá una sanción económica de doscientos (200) euros a cargo del infractor.

11.4 PARQUE CERRADO DE NEUMÁTICOS.

No existe un parque cerrado de neumáticos.

11.5 LIMITACIÓN DE NEUMÁTICOS DE LLUVIA.

Los neumáticos de lluvia pueden ser nuevos o usados (MICHELIN).

No existe limitación para el neumático de lluvia.

El uso de neumáticos para lluvia es válido únicamente para el juego completo de neumáticos.

Está prohibido montar una combinación de neumáticos slick y para lluvia.

a) Sesiones de calificación

El uso de neumáticos para lluvia en la clasificación sólo se permitirá cuando el Director de Carrera haya declarado la pista mojada mostrando un cartel de PISTA MOJADA a todos los **concur**santes ~~competidores~~ en la preparilla o durante la clasificación.

Corresponde únicamente al director de carrera juzgar si la pista está mojada. Su decisión será comunicada a todos los **concur**santes ~~competidores~~ lo más rápido posible

Cuando se muestre el cartel PISTA MOJADA los pilotos serán libres de elegir sus neumáticos respetando el presente artículo, aunque se considerará que la sesión de entrenamientos se desarrolla sobre pista mojada.

No se realizará ninguna interrupción o paralización de la sesión por parte del director de carrera por este motivo.

Entonces será posible sustituir los neumáticos slick por neumáticos de lluvia y viceversa durante la clasificación.

b) Carrera

Entre la preparilla y el apagado de la luz roja durante el procedimiento de salida, sólo se autorizará el uso de neumáticos de lluvia cuando el director de carrera haya declarado la pista mojada mediante un cartel de "PISTA MOJADA" mostrado a todos los participantes.

Cuando se apaga la luz roja durante el procedimiento de salida, los pilotos conservan la libre elección del tipo de neumáticos en cualquier momento, sin esperar un aviso de Dirección de Carrera.

Si la salida de la carrera se da detrás del coche de seguridad, debido a una fuerte lluvia o la carrera se reinicia el uso de neumáticos de lluvia es obligatorio hasta que el coche de seguridad regrese a la pista.

Se impondrá una penalización por "Drive Through" a cualquier conductor que no utilice neumáticos de lluvia mientras el coche de seguridad está en la pista durante estos períodos.

11.6 MARCA DE NEUMÁTICOS.

Los **concur**santes ~~competidores~~ registrados en La Copa deben usar neumáticos de la marca **MICHELIN**, suministrados y marcados por Neumáticos Álvarez.

Contacto: David Rico / david@neumaticosalvarez.com).

Los tipos/dimensiones de neumáticos autorizados son:

Seco: Pilot Sport Cup Hard 20/61-17

Mojado: P2H 20/61-17

El equipo que incumpla este artículo no se le autorizará a tomar la salida tanto entrenamientos como carrera.

Artículo 12.- PESO Y PESAJE DEL COCHE

El peso mínimo del coche está definido en el artículo 4.1 del Reglamento Técnico de la Copa.

Durante toda la duración del evento, el automóvil deberá cumplir con el peso mínimo.

Todos los coches deben cumplir con los límites de peso mínimo durante las sesiones de clasificación y las carreras.

El equipo de pesaje designado por el Comité Organizador será la única báscula válida.

Durante las sesiones de clasificación, los coches podrán pesarse de la siguiente manera:

El equipo de pesaje se instalará en una zona técnica que se utilizará para el procedimiento de pesaje.

Cuando se le indique, el conductor se dirigirá directamente al área técnica y parará el motor.

Luego se pesará el vehículo con el conductor y el resultado se entregará por escrito al conductor o a un representante del competidor.

Si el coche no puede llegar a la zona técnica por sus propios medios quedará bajo el control exclusivo de los comisarios de pista que llevarán el coche a pesar.

Si un coche se detiene en la pista y el piloto abandona su coche, deberá acudir al regresar al pit lane, inmediatamente a la zona técnica, para que se pueda establecer su peso.

Un coche o un conductor no puede abandonar la zona técnica sin el consentimiento del delegado técnico.

Después de las sesiones oficiales y/o de carrera, se podrá pesar cualquier coche clasificado. Si un conductor desea abandonar su vehículo antes de que sea pesado, deberá solicitar al delegado técnico que lo pese de manera que su peso se pueda sumar al de su vehículo.

Un concursante podrá ser descalificado si su peso es inferior al peso especificado en el reglamento técnico cuando se pesa de acuerdo con lo descrito en el presente reglamento.

Salvo que la diferencia de peso sea causada por la pérdida accidental de algún componente del vehículo.

No se puede añadir, colocar o quitar ninguna sustancia de un automóvil después de que haya sido seleccionado para pesarse, o después de que haya finalizado las sesiones de clasificación o una carrera o durante el procedimiento de pesaje (excepto por un Comisario Técnico cuando actúe en su capacidad oficial)

Sólo podrán entrar o permanecer en la zona técnica los comisarios técnicos y comisarios, salvo autorización expresa del delegado técnico.

En caso de incumplimiento de estas indicaciones para el pesaje de los automóviles, los comisarios podrán retirar al piloto el número de posiciones en la parrilla que consideren apropiado o descalificarlo de la carrera.

Artículo 13.- COMBUSTIBLE.

Será de aplicación lo dispuesto en el art. 6 del Reglamento Técnico de la copa.

Los automóviles deberán contener un mínimo de tres (3) litros de reserva de combustible cuando se estacionen en el parque cerrado al finalizar las sesiones libres, clasificación y carrera.

Los tres (3) litros de combustible se tomarán con el vehículo colocado sobre una superficie plana en la zona técnica, y sin ningún tipo de desmontaje de componentes mecánicos.

Si un automóvil contiene menos de tres (3) litros de reserva de combustible no utilizado, se aplicarán las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

a) Después de una sesión de entrenamientos, los tiempos obtenidos por el piloto serán declarados nulos.

b) Después de una carrera, el piloto será descalificado de esa carrera.

Después de una sesión de entrenamientos **clasificatorios** ~~oficiales~~ o de una carrera, si un coche se ha detenido en la pista sin llegar a boxes, el **concursante** ~~competidor~~ estará obligado a suministrar la muestra mencionada anteriormente, más la cantidad de combustible necesaria para realizar 1 vuelta completa a la pista en velocidad de carrera. Esta cantidad adicional de combustible será determinada por el Delegado Técnico.

El refuelling solo está permitido dentro de la zona de boxes **o paddock** de cada equipo.

Está prohibido añadir o quitar combustible a un coche durante una sesión oficial o una carrera.

Está prohibido añadir o quitar combustible de un coche después de haber salido del Pit Lane por primera vez durante el procedimiento de salida de la carrera.

El conductor puede permanecer en su vehículo durante el repostaje, pero deberá tener el motor parado.

Durante todas las operaciones de repostaje o manipulación de combustible:

El personal en cuestión debe usar la vestimenta mencionada a continuación que cumpla con la norma FIA 8867-2016, FIA 8856-2000 o FIA 8856-2018.

Un asistente equipado con un extintor de incendios en funcionamiento (capacidad mínima 5 kg.) debe estar cerca del automóvil y debe usar ropa que cumpla con la norma FIA 8867-2016, FIA 8856-2000 o FIA 8856-2018: mono, guantes, zapatos, ropa interior, balaclava, calcetines y gafas protectoras.

Todos los automóviles, equipos de abastecimiento de combustible y contenedores deben estar adecuadamente conectados a tierra si es necesario.

Artículo 14.- INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD Y CONDUCCIÓN.

14.1. Las instrucciones oficiales se darán a los pilotos mediante las señales establecidas en el Código Deportivo Internacional de la FIA. Los **concursantes** ~~competidores~~ no deberán utilizar banderas o luces similares a éstas.

14.2. Los pilotos tienen estrictamente prohibido conducir su coche en dirección opuesta a la de la carrera, a menos que esta maniobra sea absolutamente necesaria para sacar el coche de un lugar peligroso.

14.3 Sólo se podrá empujar un vehículo para sacarlo de un lugar peligroso siguiendo las instrucciones dadas por los comisarios.

14.4 LÍMITES DE PISTA

Durante los entrenamientos y las carreras, los pilotos sólo podrán utilizar la pista y deberán observar en todo momento las disposiciones del Código Deportivo Internacional de la FIA relativas a la conducción en circuito.

Los conductores deben hacer todos los esfuerzos razonables para utilizar la pista en todo momento y no podrán abandonar la pista deliberadamente sin motivo justificable.

Se considerará que un conductor ha abandonado la pista, si ninguna parte del coche permanece en contacto con ella y, para evitar dudas, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran parte de la pista, pero los bordillos no.

Si un vehículo se sale de la pista, el conductor podrá reincorporarse a ella. Sin embargo, esto sólo podrá hacerse cuando sea seguro y sin obtener ninguna ventaja duradera.

A criterio del director de carrera, un piloto podrá tener la oportunidad de devolver la totalidad de cualquier ventaja que haya obtenido al abandonar la pista.

En caso de que un piloto no respete los límites de la pista, el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos podrán decidir imponer las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

a) Durante una sesión de clasificación:

Anulación ~~CANCELACIÓN~~ del tiempo de vuelta en la que el piloto cometió la infracción, o cancelación del mejor tiempo del piloto a criterio del Director de Carrera o de los Comisarios Deportivos

más de 3 infracciones: a criterio del director de carrera o los comisarios deportivos llegando a la cancelación de todos los tiempos por vuelta.

b) Durante la carrera:

Para las dos primeras infracciones: no hay penalización a menos que el incumplimiento de los límites de la pista permita al piloto ganar tiempo o adelantar a otro piloto.

Por la tercera infracción: amonestación. (Bandera blanca y negra)

La primera infracción después de haber mostrado la bandera blanca y negra al piloto afectado supondrá una penalización de 5 segundos añadidos al tiempo total de carrera.

Por la segunda infracción después de la presentación de la bandera blanca y negra al piloto en cuestión: penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera.

Por la tercera infracción después de la presentación de la bandera blanca y negra al piloto afectado: penalización de 15 segundos añadidos al tiempo total de carrera.

La cuarta infracción después de haber mostrado la bandera blanca y negra al conductor en cuestión dará lugar a una sanción de drive-through.

Por la quinta infracción después de la presentación de la bandera blanca y negra al piloto afectado: sanción a criterio de los Comisarios Deportivos.

A partir de la quinta infracción después de haber mostrado la bandera blanca y negra al piloto afectado: la sanción quedará a criterio de los Comisarios Deportivos

Si durante la carrera el incumplimiento de los límites de la pista permite al piloto ganar tiempo o adelantar a otro piloto, se podrá aplicar una penalización de tiempo sumada al tiempo total de la carrera o un descenso de posiciones en la clasificación de la carrera, incluso si se trata de la primera infracción del conductor.

14.5. Si un coche se detiene en la pista, será deber de los comisarios retirarlo lo más rápidamente posible, para que su presencia no constituya un peligro ni estorbe a otros **pilotos** competidores.

14.6. Un piloto no puede detener su coche en la pista sin motivo justificado.

14.7. Si los comisarios de pista utilizan medios mecánicos (remolques, grúas, manitou, vehículos de intervención, etc.) para liberar el coche, se aplicarán las siguientes **penalizaciones** sanciones:

Durante cualquier sesión de clasificación, el piloto no podrá continuar la sesión y el coche permanecerá en el Parque Cerrado.

En el caso de una carrera, esta asistencia supondrá la descalificación inmediata de la carrera.

14.8. Si es necesaria la asistencia de los comisarios para mover un coche parado, sin intervención de asistencia mecánica, durante una sesión de clasificación sólo se anulará el mejor tiempo de vuelta del piloto en cuestión, y no se aplicará ninguna penalización durante una carrera.

14.9. Un conductor que abandone un coche deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su sitio.

El incumplimiento de esta instrucción dará lugar a una multa de doscientos (200) euros por infracción.

14.10. Salvo que lo autorice específicamente este Reglamento Deportivo, nadie, excepto el conductor, podrá tocar un coche parado a menos que esté en el Paddock, en el Pit Lane, en los boxes o en la parrilla de salida.

14.11. En el caso de que un coche sea llevado al Pit Lane mediante ayuda externa (mecánica o por intervención de los comisarios), no podrá continuar la sesión ni la carrera y permanecerá en Parque Cerrado.

14.12. Durante los períodos que comienzan 15 minutos antes y terminan 5 minutos después de cada sesión de entrenamientos, y el período entre el inicio de la vuelta de formación que precede inmediatamente a la carrera y el momento en que el último coche ingresa al Parque Cerrado, no se permitirá a nadie en la pista, la entrada a boxes o la salida de boxes con excepción de:

- los comisarios de pista u otro personal autorizado en el ejercicio de sus funciones;
- pilotos conduciendo o a pie, previa autorización de un comisario de pista;
- el personal del equipo empujando un coche o retirando equipo de la parrilla después de que los coches capaces de hacerlo hayan abandonado la parrilla para completar la vuelta de formación;
- El personal del equipo cuando ayude a los comisarios de pista a sacar un coche de la parrilla después del inicio de la carrera.

14.13. El motor sólo se puede arrancar con el motor de arranque instalado a bordo del vehículo. El uso de un dispositivo externo para arrancar el motor sólo está permitido en el pit lane y en la parrilla de salida.

14.14. Los pilotos que participen en los entrenamientos o carreras deberán llevar siempre mono, ropa interior, sotocasco, guantes, calcetines, calzado, casco y el sistema FHR homologado por la FIA, tal y como se especifica en el Código Deportivo Internacional.

14.15. VELOCIDAD PIT-LANE

Durante toda la competición, como norma general el límite de velocidad será de 60km/h pudiendo ser modificado por el director de prueba/carrera mediante un comunicado o en el briefing de pilotos.

Cualquier incumplimiento de esta regla durante cualquier sesión en una competición dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1º Infracción:
 - o Entre 60km/h y 70 km/h: Multa de 300€
 - o Mas de 70km/h: Multa de 300€ y cancelación del mejor tiempo de clasificación
- 2º Infracción:
 - o Multa de 300€ y anulación de los dos mejores tiempos
- 3º Infracción:
 - o Descalificación.

Cualquier incumplimiento de esta norma durante las carreras constitutivas dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1ª infracción:
Penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera.
- 2ª infracción:
penalización de "drive-through"
- 3ª Infracción:
Descalificación

Cualquier infracción de esta norma al pasar por el pit lane durante las vueltas de reconocimiento previas a la salida dará lugar a las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción:
Multa de trescientos (300) euros
- 2ª infracción:
Penalización de 10 segundos añadido al tiempo total de la carrera

A los efectos de determinar la velocidad en el pit lane, los Comisarios Deportivos podrán utilizar cualquier información obtenida por los Jueces de Hecho mediante instrumentos específicos de control de velocidad (como dispositivos electrónicos, radares, etc.) o mediante control posterior de la velocidad, registrados por el sistema de adquisición de datos instalado a bordo de los vehículos.

14.16. Si un piloto tiene graves dificultades mecánicas durante una sesión de entrenamientos carrera, deberá abandonar la pista tan pronto como sea seguro hacerlo.

14.17. La luz trasera del coche deberá estar encendida permanentemente cuando se monten los neumáticos de lluvia o a petición del Director de Carrera.

Quedará a criterio del Director de Carrera decidir si un piloto debe ser detenido o no porque la luz trasera de su coche está apagada.

Si un vehículo queda parado por este motivo, el conductor podrá volver a la pista cuando la avería haya sido reparada.

14.18. El Director de Carrera o el Delegado Médico podrán solicitar a un piloto que se someta a un reconocimiento médico en cualquier momento durante la Prueba

14.19. Un vehículo podrá utilizar todo el ancho de dicha pista. Sin embargo, tan pronto como sea alcanzado por otro vehículo que está a punto de doblarlo, el conductor debe dejar pasar al piloto más rápido en la primera oportunidad posible.

Si el conductor del vehículo que adelanta no parece estar haciendo pleno uso de los espejos, se le mostrará la bandera azul ondeando para advertir que el conductor más rápido está intentando adelantar. Cualquier piloto que no haga caso de la bandera azul podrá ser **penalizado** ~~sancionado~~ por los Comisarios Deportivos.

14.20. Las infracciones sistemáticas o reiteradas podrán dar lugar a la descalificación de los infractores.

14.21. BANDERAS AZULES

Cualquier piloto que no respete la bandera azul podrá ser **penalizado** ~~sancionado~~ de la siguiente manera

- a) Durante los entrenamientos: a criterio de los Comisarios Deportivos siendo, al menos, la **anulación** ~~cancelación~~ del mejor tiempo;
- b) Durante las carreras: a criterio de los Comisarios Deportivos, con al menos una penalización de drive-through.

14.22. CAMBIOS DE DIRECCIÓN

Están estrictamente prohibidas las maniobras que puedan molestar a otros conductores, como cambiar de dirección más de una vez para defender una posición, conducir deliberadamente un vehículo más allá del borde de la pista o realizar cualquier otro cambio anormal de dirección.

Todo piloto que haya defendido previamente su posición fuera de la trazada, y que regrese a la trazada, deberá dejar al menos un ancho de un coche entre su propio coche y el borde de la pista al acercarse a la curva.

Todo piloto que defienda su posición en línea recta, y antes de cualquier zona de frenada, podrá utilizar todo el ancho de la pista durante su primer cambio de dirección, siempre que no se

encuentre a su lado ninguna parte significativa del coche que pretende adelantarle. El piloto que defienda de esta forma su posición no podrá abandonar la pista sin motivo justificado.

Para que no haya dudas, si una parte delantera del coche que intenta adelantar está a la altura de la rueda trasera del coche de delante, esta se considerará una "Parte importante".

Todo piloto declarado culpable de cualquiera de las infracciones anteriores será **penalizado** ~~sancionado~~ de la siguiente manera:

- a) Durante los entrenamientos libres: a criterio de los Comisarios Deportivos,
- b) Durante los entrenamientos clasificatorios: a criterio de los Comisarios Deportivos siendo, al menos, la cancelación del mejor tiempo de clasificación;
- c) Durante las carreras: a criterio de los Comisarios Deportivos, con al menos una penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de la carrera.

14.23. Está prohibido empujar el coche a lo largo de la pista o cruzar la línea de meta, bajo pena de descalificación.

14.24. Cuando un piloto es llamado a boxes para cumplir una sanción, no podrá dar más de tres vueltas antes de entrar al pit lane después de que se haya dado la orden.

El incumplimiento de esta norma podrá dar lugar a la descalificación.

14.25. BANDERAS AMARILLAS

Una o más banderas amarillas mostradas en los puestos de comisarios indican la existencia de un peligro en la pista. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección o, potencialmente, detenerse. En tales circunstancias, está estrictamente prohibido adelantar.

Cualquier incumplimiento de esta norma durante los entrenamientos libres podrá acarrear una multa de 300 euros por infracción.

Cualquier incumplimiento de esta norma durante las sesiones de clasificación de un evento podrá dar lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1.ª infracción: Anulación, como mínimo, del mejor tiempo de clasificación
- 2ª infracción: Anulación de al menos los tres mejores tiempos de clasificación.
- 3ª infracción: Multa de 300 euros y anulación de todos los tiempos de clasificación.

Cualquier infracción de esta norma durante una carrera podrá dar lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1.ª infracción: penalización con drive-through
- 2ª infracción: Penalización de 60 segundos añadidos al tiempo total de carrera.
- 3ª infracción: Descalificación

Las decisiones de los Comisarios Deportivos relativas a cualquier cancelación de tiempo por incumplimiento de una o más banderas amarillas no son apelables.

Artículo 15.- INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA.

15.1.- NEUTRALIZACIÓN DE LAS SESIONES DE PRÁCTICA.

Tras un incidente significativo pero que no requiera el cese de las pruebas, cuando el Director de Carrera lo considere necesario, podrá declarar la sesión en "FULL YELLOW".

Se aplicará el siguiente procedimiento:

- El Director de Carrera mostrará la palabra "FULL YELLOW" en los monitores de cronometraje.
- Los comisarios de pista ondearán la bandera amarilla en todos los puestos de comisarios del circuito.
- No se tendrán en cuenta los tiempos registrados por un piloto durante el procedimiento de "FULL YELLOW".
- Si se demuestra que un conductor no reduce significativamente la velocidad durante este procedimiento, los Comisarios Deportivos aplicarán una sanción.
- La finalización del procedimiento y la vuelta a la normalidad se comunicará de la siguiente manera:
 - o en monitores de cronometraje
 - o haciendo que los comisarios de pista ondeen la bandera verde durante una vuelta.

Desde el momento en que se ondean las banderas verdes, al final de la neutralización bajo "FULL YELLOW", se tendrán nuevamente en cuenta los tiempos de vuelta.

Cuando un conductor utilice una vía de escape deberá respetar las instrucciones de los comisarios y reducir la velocidad lo suficiente antes de reincorporarse a la pista.

Cualquier infracción a esta norma dará lugar a la siguiente sanción:

- a) Durante los entrenamientos libres: a criterio de los Comisarios Deportivos.
- b) Durante los entrenamientos clasificatorios: cancelación del mejor tiempo de clasificación
- c) Durante las carreras: penalización por "drive-through"

En ningún momento se podrá conducir un automóvil de manera innecesariamente lenta, errática o considerada potencialmente peligrosa para otros conductores o cualquier otra persona.

En cualquier momento durante una prueba (entrenos libres, sesión de clasificación o carrera), cualquier infracción que tenga como consecuencia - en opinión de los Oficiales - suponer un riesgo importante para la seguridad de las personas podrá dar lugar a **penalizaciones** ~~sanciones~~ de descalificación (de uno o más eventos) o suspensión.

No se permiten animales (excepto aquellos que hayan sido especialmente autorizados para su uso por los servicios de seguridad) en el recinto de boxes, en la pista, en el paddock o en cualquier zona accesible a los espectadores.

Aparte de conducir en la pista, a los **concursantes** ~~competidores~~ no se les permite intentar alterar el agarre de ninguna parte de la superficie de la pista.

Salvo durante una suspensión de la carrera, cualquier coche abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, se considerará retirado de la carrera. En circunstancias excepcionales, se podrá permitir que los coches abandonados en el circuito durante una suspensión de carrera participen en la reanudación de esa carrera, siempre que no sean abandonados debido a un problema mecánico, daño al coche o para obtener una ventaja.

Artículo 16.- PIT LANE

La parte de la pista entre la primera fila del coche de seguridad y el inicio del pit lane se designará como entrada a boxes.

La parte de la pista entre el final del pit lane y la segunda fila del coche de seguridad se designará como salida de boxes.

El pit lane se dividirá en dos calles. El carril más cercano a la pared de boxes se llama "carril rápido" y el carril más cercano a los garajes se llama "carril interior".

El carril interior es el único donde se permite trabajar en el coche.

Cualquier piloto que pretenda abandonar la pista o entrar en el pit lane o en la zona del paddock deberá comunicar su intención con suficiente antelación, asegurándose de poder hacerlo sin peligro.

Durante los entrenamientos y las carreras, el acceso a boxes sólo está permitido a través de la zona de desaceleración.

Cualquier infracción de esta norma dará lugar a una multa de un mínimo de trescientos (300) euros e incluso podrá conllevar la descalificación de la prueba a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.

Salvo caso de fuerza mayor reconocidos como tales por los comisarios deportivos o el Director de carrera decida otra cosa.

Cualquier parte del neumático de un automóvil que ingrese en el pit lane no debe de cruzar en ninguna dirección la línea pintada en pista con el propósito de separar vehículos que ingresan en el pit lane con los que están en pista.

Cualquier infracción de esta norma durante las sesiones de clasificación dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1.ª infracción: Anulación del mejor tiempo de clasificación
- 2ª infracción: Cancelación de todos los tiempos

Cualquier infracción de esta norma durante las carreras dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1ª infracción: Penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera
- 2ª infracción: Penalización de drive-through
- 3ª infracción: Descalificación

Cualquier infracción de esta norma al pasar por el pit lane durante las vueltas de reconocimiento anteriores a la salida dará lugar a una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

Cualquier parte del neumático de un automóvil que salga del pit lane no debe de cruzar en ninguna dirección la línea pintada en pista con el propósito de separar vehículos que ingresan en el pit lane con los que están en pista.

Cualquier infracción de esta norma durante las sesiones de clasificación dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1ª infracción: Anulación del mejor tiempo de clasificación
- 2ª infracción: Anulación de todos los tiempos.

Cualquier infracción de esta norma durante las carreras dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1ª infracción: Penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera
- 2ª infracción: Penalización de drive-through
- 3ª infracción: Descalificación

Cualquier incumplimiento de esta norma al circular por el pit lane durante las vueltas de reconocimiento previas a la salida dará lugar a las siguientes **penalizaciones** ~~sanciones~~:

- 1ª infracción: Multa de 300 euros
- 2ª infracción: Multa de 500 euros

Es responsabilidad del **concurante** ~~competidor~~ reanudar la marcha después de una parada en boxes, sólo si puede hacerlo de forma segura.

Los coches no deben salir de un box o de una parada en boxes de manera que pueda poner en peligro al personal del pit lane u a otro conductor. Los coches que circulan por el carril rápido tienen prioridad sobre los que salen del carril interior.

Si se considera que un coche ha iniciado la marcha de una manera, condición o situación insegura durante cualquier sesión de clasificación, los comisarios pueden retroceder al piloto tantas posiciones en la parrilla como consideren apropiadas.

Si se considera que un automóvil ha iniciado la marcha de una manera, situación o condición insegura durante un procedimiento de salida o carrera, se podrá imponer una penalización de

tiempo. Sin embargo, si el piloto se retira de la carrera porque está en condiciones inseguras, se le podrá imponer una multa al competidor.

Se impondrá una sanción adicional a todo piloto que, a juicio de los Comisarios Deportivos, continúe conduciendo su coche sabiendo que ha iniciado la marcha en condiciones o situación insegura.

El Comité Organizador designará una zona del Pit Lane donde cada equipo/**concurante** podrá trabajar y donde podrán realizarse las paradas en boxes. Para los equipos **concurantes** que utilicen los boxes, esta área será, si es posible, la que se encuentra directamente frente a su garaje.

Durante una competición, no está permitido detener o estacionar un automóvil, ni siquiera temporalmente, fuera del área del pit lane asignada al equipo/**concurante** en cuestión.

Cualquier infracción de esta norma durante los entrenamientos clasificatorios o durante las carreras estará sujeta a la valoración de los Comisarios Deportivos quienes serán los únicos jueces de la sanción aplicada.

Cualquier piloto que pretenda comenzar la carrera desde el pit lane sólo podrá conducir su coche desde el box o área de trabajo asignada a su equipo cuando la salida de boxes se cierre antes del inicio previsto de la vuelta de formación y deberá detenerse en la línea del carril rápido.

Bajo estas circunstancias, se permitirá trabajar en el carril rápido, pero dicho trabajo se limitará a:

- Arrancar el motor y cualquier preparación directamente asociada;
- El montaje o desmontaje de dispositivos de refrigeración y/o calefacción permitidos;
- Cualquier modificación realizada para la comodidad del piloto;
- Cambio de ruedas y neumáticos.

Cuando a los coches se les permita salir del Pit Lane, deberán hacerlo en el orden que se establece, salvo que se retrase indebidamente otro coche. En todo momento los pilotos deberán seguir las indicaciones de los comisarios.

Los automóviles podrán entrar o permanecer en el "carril rápido" sólo con el piloto sentado en el automóvil detrás del volante en su posición normal, incluso cuando el automóvil esté siendo empujado

A menos que un coche sea expulsado de la parrilla en cualquier momento durante el procedimiento de salida, los coches sólo podrán conducirse desde el área designada del pit lane del equipo hasta el final del pit lane.

Cualquier automóvil que deba detenerse en la salida de boxes durante un período de coche de seguridad debe formar una fila en el carril rápido y salir en el orden en que llegaron, a menos que otro automóvil se retrase indebidamente.

Está prohibido pintar líneas en ninguna parte del carril.

Cualquier incumplimiento de esta disposición conllevará una multa de un mínimo de quinientos (500) euros, pudiendo la sanción incluso conllevar la descalificación de la prueba a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.

Con excepción de lo dicho anteriormente ningún equipo podrá estar en la vía rápida.

Cualquier infracción de esta norma durante las sesiones de clasificación o durante la carrera será sometida a la valoración de los comisarios deportivos, siendo solo ellos los que decidan la sanción a aplicar.

En ningún momento un coche podrá retroceder hacia el pit lane por sus propios medios.

Si algún conductor sobrepasa su zona de trabajo en boxes y se detiene más allá, el coche sólo podrá volver a su zona de trabajo siendo empujado y con el motor apagado

Cualquier incumplimiento de esta norma durante las sesiones de clasificación dará lugar a la siguiente penalización: cancelación del mejor tiempo de clasificación.

Cualquier violación de esta regla durante las carreras resultará en la siguiente sanción: penalización de drive-through.

Las áreas de pit lane no se utilizarán para ningún otro propósito que no sea el de participar en sesiones de práctica y carreras en las que estén inscritos los **pilotos competidores**, a menos que haya sido autorizado por el Director de Carrera y/o su Adjunto.

Cualquier infracción de esta norma supondrá una multa de quinientos (500) euros por la primera infracción, de mil (1.000) euros en el caso de la segunda infracción, y de mil quinientos (1.500) euros en el caso de la tercera infracción durante la temporada.

Si un coche debe ser movido al pit lane en cualquier momento, esto sólo podrá hacerse después de recibir el permiso del Director carrera con el motor parado y en sentido de la carrera.

Está prohibido añadir aceites durante las carreras. Cualquier incumplimiento de esta norma supondrá la descalificación de la carrera.

No se permite la entrada a personas menores de 16 años al carril de boxes.

Si un equipo/**concurante** **competidor** utiliza un box, las puertas del box deben estar abiertas en todo momento, a menos que los Oficiales lo soliciten específicamente, durante las sesiones de clasificación y las carreras. El interior deberá permanecer siempre visible desde el pit lane durante los periodos de actividad en pista.

Los coches no podrán desplazarse hasta la salida del pit lane ni esperar en el "carril rápido" hasta que se encienda la luz verde en la salida de boxes, salvo lo dispuesto anteriormente en este Reglamento.

En circunstancias excepcionales, el director de carrera podrá solicitar que se cierre la entrada a boxes durante una carrera por razones de seguridad.

- a) En este caso, los pilotos sólo podrán acceder al pit lane para realizar reparaciones totalmente necesarias en el coche.
- b) Se impondrá una penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera a cualquier piloto que, a juicio de los Comisarios Deportivos, acceda al pit lane por cualquier otro motivo estando el pit lane cerrado.

Está prohibido trepar a la valla antiescombros del muro de boxes durante una prueba, incluso después del final de las carreras. Cualquier incumplimiento de esta norma podrá implicar una sanción por parte de los Comisarios Deportivos de 200 euros de multa.

Artículo 17- PARQUE CERRADO.

Inmediatamente después del final de las sesiones de clasificación y de las carreras, todos los coches deben dirigirse directamente, sin detenerse, al lugar designado por el Reglamento Particular como Parque Cerrado, sin recibir objeto alguno y sin asistencia alguna (aparte de la de los Comisarios si es necesario).

Sólo los comisarios encargados de su supervisión tienen acceso al Parque Cerrado. No se permite ninguna intervención de ningún tipo a menos que sea autorizada por estos.

Las normas del Parque Cerrado entran en vigor al final de los entrenamientos clasificatorios y de las carreras, en cuanto se presenta la bandera a cuadros en la línea de meta. En este momento, si un automóvil está siendo operado en el pit lane, cualquier operación en el automóvil debe detenerse inmediatamente y corresponde al piloto cumplir con las instrucciones de los Oficiales de conducir su automóvil directamente al Parque Cerrado.

A menos que lo autoricen los comisarios, el incumplimiento inmediato de las reglas del Parque Cerrado después de una sesión de práctica de calificación resultará en la cancelación de todos los tiempos de calificación. Cualquier violación de esta regla después de una carrera resultará en la descalificación de la carrera.

A falta de otra disposición por parte de los Comisarios Deportivos, todos los coches permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta que se dé la señal de apertura de parque cerrado, al menos treinta (30) minutos después de la firma y publicación de resultados provisionales por el Director de carrera.

Mientras el Parque Cerrado esté operativo, las reglas del Parque Cerrado se aplican en el área entre la línea de meta y la salida o final del Parque Cerrado.

El parque cerrado debe ser seguro para evitar que cualquier persona no autorizada tenga acceso al mismo.

Durante el período comprendido entre la entrada en vigor de las normas del Parque Cerrado y la salida de los vehículos del Parque Cerrado, cada Concursante proporcionará al menos un mecánico para cumplir con las obligaciones vinculadas a los procedimientos del Parque Cerrado.

El fin del régimen de parque cerrado se comunicará en los monitores de cronometraje, cuando sea posible, o por cualquier otro medio.

Artículo 18.- BRIEFING

Se realizará un briefing realizado por el Director de Carrera según las indicaciones previstas en el reglamento particular. Todos los **concursantes** ~~competidores~~ (o sus representantes designados) y pilotos admitidos para participar en la competición deben asistir a toda la sesión informativa y firmar la hoja de asistencia.

La puerta de la sala de reuniones se cerrará al comienzo de la sesión y los que lleguen tarde ya no tendrán acceso.

Todos los **concursantes** ~~competidores~~ son responsables de la participación de sus Pilotos en el briefing. Se impondrá una multa de doscientos (200) euros a todo **concursante** ~~competidor~~ y/o Piloto que se ausente durante el briefing o llegue tarde. Cualquier retraso en la sesión informativa se considerará una ausencia a la misma. En caso de reincidencia durante la temporada, se impondrá al **concursante** ~~competidor~~ o Piloto una multa de cuatrocientos (400) euros. En caso de una tercera infracción, el conductor no será admitido a participar en la competición en cuestión.

Artículo 19.- TANDAS TEST COLECTIVO PREVIO/ ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CLASIFICATORIOS

Salvo disposición en contrario del presente Reglamento Deportivo, las normas disciplinarias vigentes en el pit lane y en la pista, así como las medidas de seguridad, serán las mismas para todos los entrenamientos y las carreras.

Ningún piloto podrá tomar la salida en una carrera sin participar en la sesión de clasificación, salvo en caso de fuerza mayor debidamente reconocido como tal por los Comisarios Deportivos, quienes podrán, en este caso, permitir que el piloto en cuestión participe en la carrera.

Durante todas las pruebas se colocará una luz roja y una luz verde a la salida de boxes. Los coches sólo podrán salir del pit lane cuando la luz verde esté encendida. Además, se mostrará una bandera azul y/o una luz azul intermitente en la salida de boxes para advertir a los conductores que salen del pit lane si se acercan coches a la pista.

El número de vehículos autorizados a participar en los entrenamientos clasificatorios se limitará al máximo autorizado por la licencia del circuito de que se trate. Las sesiones de práctica de clasificación estarán abiertas a todos los **concursantes** ~~competidores~~ y pilotos admitidos para participar en el evento.

Se organizará una sesión de 35 minutos (15'+5'+15') para la respectiva composición de las parrillas de salida de las carreras 1 y 2.

Cada sesión de entrenamientos clasificatorios o cada carrera deberá estar separada de la siguiente sesión o carrera por un mínimo de 4 horas entre la presentación de la bandera a cuadros y el inicio de las siguientes carreras.

Se cronometrarán todas las vueltas completadas durante la sesión de clasificación. Con excepción de las vueltas durante las cuales se muestra una bandera roja, se considerará que un automóvil ha completado una vuelta cada vez que cruce la Línea a través de la pista o la línea de boxes. Los tiempos de vuelta, registrados después de que se dé una señal "FULL YELLOW" o una señal de parada (bandera roja), no se tendrán en cuenta para la clasificación.

Al finalizar cada sesión de entrenamientos clasificatorios, el mejor tiempo obtenido por cada piloto será publicado oficialmente y expuesto en el tablón de anuncios oficial.

Si dos o más pilotos logran el mismo tiempo durante un entrenamiento libre o una sesión de clasificación, se dará prioridad al piloto que haya sido el primero en lograr este tiempo.

En el caso de que no se puedan celebrar las sesiones de clasificación (Qualy 1&2), se podrán utilizar los tiempos obtenidos en los Entrenamientos Libres que se hayan realizado después de las verificaciones.

Siempre y cuando no se supere el número máximo de coches autorizados para tomar la salida en una carrera, se podrá permitir que los pilotos que no pudieron clasificarse para la carrera por un caso de fuerza mayor ocupen su lugar en la parrilla de salida a decisión de los Comisarios Deportivos. Sólo se podrán admitir pilotos y coches adicionales en la parrilla de salida si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) ninguno de los pilotos y coches clasificados sufrirá ningún daño si se admiten pilotos y coches adicionales en la parrilla de salida.
- b) Los pilotos admitidos deberán tener pleno conocimiento del circuito y de las instrucciones de seguridad
- c) Los coches admitidos siempre se colocarán en las últimas posiciones, al final de la parrilla de salida.

Si más de un piloto no logra marcar un tiempo de vuelta, se ordenarán en el siguiente orden:

- 1. Cualquier piloto que haya intentado establecer un tiempo de clasificación iniciando una vuelta rápida.
- 2. Cualquier que no haya podido iniciar una vuelta rápida
- 3. Cualquier piloto que no haya salido del Pit Lane

En cada uno de los casos anteriores, si se trata de más de un piloto, el orden se definirá en relación con la clasificación general provisional de la Copa.

Cualquier piloto aceptado de esta manera será colocado al final de la parrilla de salida después de la aplicación de cualquier otra penalización y detrás de cualquier piloto cuyo mejor tiempo de clasificación supere en un 110% el tiempo del más rápido de la sesión.

Si el número de vehículos clasificados para las carreras es mayor que el número máximo de vehículos admitidos a tomar la salida, se seleccionarán dos coches de reserva en función de los tiempos de clasificación.

En caso de retirada de un coche clasificado por cualquier motivo, sólo podrán admitirse a participar en la carrera estos coches de reserva.

El Director de Carrera podrá interrumpir los entrenamientos cuantas veces y durante el tiempo que considere necesario para despejar la pista o permitir la retirada de un coche.

En la medida posible, el tiempo perdido por la interrupción de una sesión de entrenamientos clasificatorios se recuperará de forma que se complete el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos.

En el caso de que se interrumpan así una o más sesiones de pruebas o se acorte la duración prevista, no se admitirá ninguna reclamación o recurso relativo a las posibles consecuencias sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

Si la segunda sesión de entrenamientos clasificatorios no se lleva a cabo por motivos de fuerza mayor, la parrilla de salida para la segunda carrera se determinará según el orden de los segundos mejores tiempos de vuelta logrados por los pilotos durante la primera sesión de clasificación.

Cualquier piloto que, a juicio de los Comisarios Deportivos, se detenga innecesariamente en el circuito u obstruya innecesariamente a otro piloto será pasible de las **penalizaciones** ~~sanciones~~ previstas en el presente reglamento.

Si tras un incidente o la parada de un coche en el circuito, fuera necesario detener (bandera roja) o neutralizar ("FULL YELLOW") los entrenamientos clasificatorios, el mejor tiempo de vuelta del piloto implicado será anulado.

Las decisiones del Director de Carrera o de los Comisarios Deportivos relativas a cualquier cancelación de tiempo por este motivo no podrán ser apeladas.

En el caso de un incidente que involucre a más de un automóvil, y cuando los comisarios consideren que uno de los conductores no tiene responsabilidad directa por el incidente, podrán decidir no penalizarlo.

En el caso de que la parada de un coche sea causada por un problema técnico, ajeno a la responsabilidad del piloto y del equipo/competidor, reconocido y aceptado por los Comisarios Técnicos o por el personal técnico, el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos podrán decidir no aplicar penalización alguna.

En caso de infracción de conducción durante una sesión de entrenamientos, los comisarios podrán eliminar uno o más tiempos de vuelta de un piloto, o retroceder al piloto tantas posiciones en la parrilla como consideren necesario. En este caso, un **concurante** ~~competidor~~ no podrá apelar contra la decisión de los Comisarios Deportivos

A menos que esté completamente claro que un conductor ha cometido una infracción de conducción, dicho incidente normalmente se investigará después de la sesión correspondiente.

Al final de cada sesión de entrenamientos, los pilotos sólo podrán cruzar la línea de meta una vez. Cualquier infracción de esta norma será **penalizada** ~~sancionada~~ con multa de doscientos (200) euros.

Artículo 20.- INTERRUPCIÓN DE UNA SESIÓN DE CLASIFICACIÓN

Si fuera necesario detener cualquier sesión de práctica porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque el clima u otras condiciones hacen peligroso continuar, se mostrará la bandera roja y las luces de aborto se encenderán en la Línea. Al mismo tiempo, se desplegarán banderas rojas en todos los puestos de comisarios y se encenderá la luz roja de salida de boxes.

Cuando se dé la señal de parar, todos los coches deberán reducir inmediatamente su velocidad y regresar lentamente al Pit Lane y todos los coches abandonados en la pista serán retirados y colocados en lugar seguro. Los tiempos de vuelta registrados después de que se dé una señal de parada no se tendrán en cuenta.

Artículo 21.- PARRILLA DE SALIDA

El número de coches autorizados a tomar la salida en cada carrera de la Copa se limitará al máximo autorizado por la licencia del circuito de que se trate.

Si el número de posiciones disponibles en la parrilla de salida es inferior al número máximo de coches autorizados para iniciar la carrera, en aplicación del Apéndice O del Código Deportivo Internacional de la FIA, los coches que no tengan un lugar en la parrilla de salida partirán desde el final del pit lane tal y como se especifica en el presente reglamento. Estos coches deberán alinearse en la línea rápida del pit lane y en el orden de la sesión de práctica de clasificación.

Un piloto cuyo mejor tiempo de clasificación supere el 110% del tiempo más rápido de la sesión, o que no pueda registrar un tiempo, no podrá participar en la carrera. Sin embargo, en circunstancias excepcionales que puedan incluir lograr un tiempo de vuelta adecuado durante una sesión de entrenamientos o test colectivos previos, los comisarios podrán autorizar al coche a iniciar la carrera.

Cualquier piloto aceptado de esta manera será colocado al final de la parrilla de salida después de que se hayan aplicado otras penalizaciones.

Si más de un piloto fuera aceptado de esta forma, su orden será determinado por los Comisarios Deportivos de conformidad con lo descrito en el presente reglamento. En este caso, los **concurantes** ~~competidores~~ no pueden apelar la decisión de los Comisarios Deportivos.

Si varios pilotos logran los mejores tiempos de vuelta idénticos, se dará prioridad al que haya logrado este tiempo primero.

Por decisión del director de carrera, la salida en parrilla se realizará en formación escalonada 2 x 2 o 1 x 1.

Cualquier **concurante** ~~competidor~~ cuyo coche no pueda arrancar por cualquier motivo (o que tenga buenas razones para creer que su coche no estará listo para arrancar) deberá informar a los comisarios lo antes posible, tendrá la oportunidad y, en cualquier caso, no. Más tarde de 60 minutos antes del inicio de la carrera.

Si se elimina un coche de este modo, el hueco que queda en la parrilla se llenará en consecuencia.

Cualquier **concurante** ~~competidor~~ cuyo coche no inicie una carrera sin informar debidamente a los Comisarios Deportivos será multado con doscientos (200) euros.

La parrilla de salida definitiva de una carrera se publicará al menos cuarenta y cinco (45) minutos antes de la hora de salida prevista para esa carrera.

21.1. - COMPOSICIÓN DE LA PARRILLA DE LA PRIMERA CARRERA

Salvo que el reglamento específico de la prueba en cuestión disponga lo contrario, la parrilla de salida de la primera carrera se determinará según el orden de los mejores tiempos de vuelta logrados por los pilotos durante la primera sesión de clasificación. (Si no se puede publicar la clasificación final para establecer la parrilla de salida se tendrá en cuenta la última clasificación provisional publicada)

21.2.- COMPOSICIÓN DE LA PARRILLA DE LA SEGUNDA CARRERA

Salvo que el reglamento específico de la prueba en cuestión disponga lo contrario, la parrilla de salida de la segunda carrera se determinará según el orden de los mejores tiempos de vuelta logrados por los pilotos durante la segunda sesión de clasificación. (Si no se puede publicar la clasificación final para establecer la parrilla de salida se tendrá en cuenta la última clasificación provisional publicada)

21.3.- PREPARRILLAS

Antes de las sesiones oficiales libres o de clasificación y de las carreras, es obligatoria la presencia en preparrilla durante treinta (30) minutos.

En caso de retraso debido a un problema técnico o por cualquier otro motivo, el **concurante** ~~competidor~~ deberá notificar a los Comisarios Técnicos, quienes serán los únicos jueces de la validez del motivo y de la posibilidad de informar a los Comisarios Deportivos, quienes podrán entonces decidir aplicar una sanción.

Artículo 22. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

Según los horarios oficiales del Evento, doce (12) o quince (15) minutos antes de la hora prevista para el inicio de la vuelta de formación, se abrirá la salida de boxes y todos los coches, incluidos los necesarios para iniciar la carrera desde el pit lane, estará autorizado a abandonar el pit lane para

completar una o más vueltas de reconocimiento. Al final de esta(s) vuelta(s), todos los coches que salen de la parrilla deben detenerse en la parrilla en el orden de salida, con los motores parados.

El Director de Carrera podrá autorizar a los pilotos a realizar más de una vuelta de reconocimiento. En este caso, los pilotos pasarán por el pit lane a una velocidad muy reducida entre cada vuelta. Cualquier conducción peligrosa o exceso de los límites de velocidad en el pit lane entre vueltas de reconocimiento será **penalizado** ~~sancionado~~ con una penalización al conductor infractor.

Todos los conductores que se dirijan hacia la salida de boxes en este momento deberán hacerlo a velocidad constante y con una posición del acelerador constante. Esto es aplicable a todo el pit lane, ya sea para un piloto que sale de su garaje, o de su posición en el pit lane, dirigiéndose hacia la salida de boxes o pasando por el pit lane entre dos vueltas de reconocimiento.

Cualquier coche que no complete una vuelta de reconocimiento o no pueda llegar a la parrilla de salida por sus propios medios no estará autorizado a comenzar la carrera desde la parrilla de salida.

Nueve (9) minutos antes de la hora de inicio prevista para la vuelta de formación, una señal de aviso anuncia que el cierre de la salida de boxes se producirá dos (2) minutos más tarde.

Siete (7) minutos antes de la hora de inicio prevista para la vuelta de formación, se cerrará la salida de boxes y sonará una segunda señal sonora. Cualquier coche que aún esté en boxes podrá salir desde boxes, siempre que haya llegado a la salida de boxes por sus propios medios.

Si hay varios autos involucrados, deberán alinearse en el orden en que calificaron. Sin embargo, cualquier automóvil que llegue al final del pit lane después de la señal de "cinco minutos" debe comenzar detrás de cualquier automóvil que ya esté alineado a la salida del pit lane.

Estos coches podrán unirse a la carrera tan pronto como todo el grupo haya cruzado el final del Pit Lane por primera vez después de la salida.

La aproximación a la salida será anunciada mediante señales presentadas cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos antes del inicio de la vuelta de formación, cada una de estas señales irá acompañada de una señal sonora.

Cuando se presenta la señal de "tres minutos", todos los coches en la parrilla y cualquier coche en el carril rápido del pit lane deben tener sus ruedas montadas. Cualquier coche en el que todas las ruedas no estén montadas en la señal de "tres minutos" será penalizado con pasar por el pit lane ("drive Through").

También a la señal de "tres minutos" todas las personas excepto los pilotos, oficiales y personal técnico de los equipos tendrán que abandonar la parrilla. El personal del equipo y

los carros de equipo deben comenzar a salir de la parrilla.

Cuando se muestre la señal de "un minuto", se arrancarán los motores y todo el personal del equipo técnico deberá abandonar la parrilla antes de que se dé la señal de "quince segundos", llevándose todo el equipo consigo.

Si un piloto necesita ayuda después de la señal de "15 segundos", tendrá que levantar el brazo y cuando todos los demás coches capaces de salir hayan abandonado la parrilla, los comisarios serán responsables de empujar el coche hacia el pit lane.

En cualquiera de los casos anteriores, los comisarios se situarán junto al coche afectado con bandera amarilla para advertir a los pilotos que vienen detrás.

Cuando se ondea la bandera verde, todos los coches de la parrilla comienzan la vuelta de formación liderados por el piloto en la pole position.

Cualquier piloto que no pueda iniciar la vuelta de formación deberá levantar el brazo para informar de ello a los comisarios.

Los comisarios de pista deben empujar cualquier coche (o coches) que queden en la parrilla hacia el pit lane a través del carril más rápido inmediatamente después de que los coches capaces de hacerlo hayan abandonado la parrilla. Cualquier piloto expulsado de la parrilla no puede intentar arrancar el coche y debe seguir las instrucciones de los comisarios.

Durante la vuelta de formación, está prohibido realizar salidas de práctica y los coches deben permanecer en la formación más cercana posible.

Durante la vuelta de formación, sólo se permite adelantar si un coche se ha quedado atrás y los coches que le siguen se ven obligados a adelantar para evitar retrasar indebidamente al resto del pelotón. En tal caso, los conductores sólo podrán adelantar para restablecer el orden de salida inicial.

Cualquier piloto retrasado de esta manera, y que no pueda restaurar el orden de salida original antes de llegar a la línea del primer coche de seguridad, deberá ingresar al pit lane y comenzar desde el final del pit lane, como se especifica en el presente reglamento.

Se impondrá una penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera a cualquier piloto que, en opinión de los comisarios, haya adelantado innecesariamente a otro coche durante la vuelta de formación.

Se impondrá una penalización de drive Through a cualquier piloto que no haya entrado en el pit lane por no haber restablecido el orden de salida inicial antes de llegar a la línea del primer coche de seguridad.

Cuando los coches regresen a la parrilla al final de la vuelta de formación, se detendrán en sus respectivas posiciones de parrilla, manteniendo sus motores en marcha.

Los comisarios estarán fuera de la pista a lo largo de al menos cada línea de la parrilla con carteles que indiquen el número de cada coche o el número de línea hasta que el coche en cuestión se haya detenido por completo.

Cualquier piloto que no respete las instrucciones dadas por los Comisarios de Parrilla al tomar su lugar y/o que detenga su auto fuera de la posición indicada por las líneas de la parrilla, podrá ser **penalizado** ~~señalado~~ a criterio de los Comisarios **deportivos** ~~de Parrilla~~.

En particular, las dos ruedas delanteras del automóvil deben estar completamente colocadas dentro de su ubicación en la parrilla, asegurando que ninguna parte significativa del automóvil quede fuera de la ubicación en la parrilla, cualquiera que sea su orientación. Además, ningún neumático delantero debe ubicarse en la línea blanca delantera de la parrilla.

Si un piloto excede su posición en la parrilla de salida, deberá saludar con la mano a los comisarios de la parrilla. Está estrictamente prohibido dar marcha atrás con un coche en la parrilla por cualquier motivo.

La salida será desde parado. La señal se dará mediante luces.

Una vez que los coches se detienen y no se muestran más señales a lo largo de la parrilla, se presenta la señal de "cinco segundos" y, 5 segundos después, el motor de arranque encenderá la(s) luz(s) roja(s). En cualquier momento posterior a la aparición del semáforo en rojo, la salida de la carrera se dará por la extinción del(o) luz(es) roja(s).

Si el circuito está equipado con un sistema de arranque de F1, una vez que todos los coches se hayan detenido y no aparezca ningún panel junto a la parrilla, aparecerá la luz de 5 segundos seguida de luces de cuatro, tres, dos y un segundo.

En cualquier momento posterior a la aparición de la luz de "un segundo", la salida de la carrera se dará por la extinción de todas las luces rojas.

Durante la salida de una carrera, ninguna persona podrá permanecer junto al muro de boxes, a excepción de los Oficiales que realicen tareas específicas a petición del Director de Carrera y/o su Adjunto y los Jefes de Bomberos con equipo contra incendios.

22.1.- VUELTA EXTRA DE FORMACIÓN

Si, después de regresar a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, aparece algún problema, se aplicarán los siguientes procedimientos:

Si aparece en un coche un problema que pueda comprometer la salida, el piloto deberá indicarlo a los comisarios y el comisario responsable de su línea deberá agitar inmediatamente una bandera amarilla. Si el director de carrera decide que se debe interrumpir la salida, se agitará una bandera verde después de que se hayan encendido las luces de cancelación, se mostrará un cartel que diga "VUELTA EXTRA DE FORMACIÓN" y todos los coches que puedan hacerlo deberán realizar otra ronda de formación mientras que el coche que sufrió el problema es trasladado al pit lane.

Al abandonar la parrilla para completar la vuelta de formación adicional, todos los pilotos deben respetar el límite de velocidad del pit lane hasta pasar la ubicación de la parrilla de la pole position. Los miembros del equipo **concursante** ~~competidor~~ del auto movido al pit lane pueden entonces

intentar remediar el problema y, si lo logran, el auto puede comenzar la carrera desde la salida del pit lane.

En el caso de que haya más de un coche involucrado, su orden de salida se determinará en función del orden en que lleguen a la salida del pit lane.

Cada vez que ocurra una vuelta de formación extra, la carrera se acortará en dos (2) minutos o si la carrera se disputa en un número específico de vueltas, se reducirá en una vuelta.

Cualquier coche que iba a empezar la carrera desde el pit lane podrá unirse a la vuelta de formación adicional una vez que todo el pelotón haya pasado el final del pit lane por primera vez. Si un coche ya está en el carril rápido, deberá incorporarse a la vuelta de formación adicional abandonando el carril rápido lo antes posible. Todos estos autos pueden completar la vuelta de formación adicional, pero deben ingresar al pit lane y comenzar la carrera desde el final del pit lane en el orden en que llegan allí.

Si surge otro tipo de problema que no requiera interrumpir la salida (ver 31.11.3 a continuación), los pilotos deberán completar una vuelta de formación adicional como se indica en el presente reglamento.

Cualquier piloto responsable de interrumpir la salida pero que pudiera iniciar la vuelta de formación extra deberá entrar en el pit lane al final de la vuelta y comenzar la carrera desde el pit lane de acuerdo con lo indicado en el presente reglamento.

Se impondrá una penalización de "drive Through" a cualquier piloto que no comience la carrera desde el pit lane.

22.2 - SALIDA RETRASADA

Si el Director de Carrera decide que se debe retrasar la salida y la vuelta de formación no ha comenzado, se encenderán las luces de cancelación y se presentará un cartel de "COMIENZA RETARDADA". El procedimiento de salida se iniciará nuevamente a partir del punto de cinco (5) minutos. Durante este tiempo no se permitirá el cambio de neumáticos en la parrilla. Cada vez que esto suceda, la carrera se acortará en una vuelta o si la carrera se realiza durante una duración fija o máxima, esta se reducirá en dos minutos.

La carrera seguirá contando para la clasificación de la Copa, independientemente de cuántas veces se repitió el procedimiento o de cuánta distancia/duración se redujo la carrera debido a este procedimiento.

La carrera contará de todos modos para la clasificación de la Copa, sin importar con qué frecuencia se repita el procedimiento o cuánto se reduzca el tiempo de carrera o el número de vueltas.

No se permite repostar en la parrilla.

Cualquier infracción de esta norma supondrá la descalificación de la carrera

Sólo en los siguientes casos se podrá modificar el procedimiento:

- Si comienza a llover después de la señal de 5 minutos, pero antes de que comience la carrera y, en opinión del Director de Carrera, los equipos/**concursantes** ~~competidores~~ deben tener la oportunidad de cambiar neumáticos, las luces de cancelación se encenderán en el línea de salida, y el procedimiento de salida comenzará nuevamente en el punto de 10 minutos.
- Si la carrera comienza detrás del coche de seguridad, se aplicará el artículo 24
- Esta variación del procedimiento de salida también podrá aplicarse si surge otro tipo de problema después de la señal de 5 minutos

Se impondrá una penalización de al menos 10 segundos añadidos al tiempo total de la carrera, hasta la descalificación de la carrera, a cualquier piloto que se considere que:

- Se mueve antes de que se dé la señal de salida.
- No colocó correctamente su coche en la parrilla de salida como se describe en el presente reglamento
- La zona de contacto de los neumáticos delanteros delante de su posición en la parrilla antes de que se dé la señal de salida.

Sin embargo, si se considera que el piloto ha ganado una o más posiciones al inicio de la carrera o una ventaja significativa, se le podrá imponer una penalización de drive-through.

Artículo 23. - CARRERA

Entre el momento en que se abre el pit lane y se apagan las luces rojas al inicio de la carrera, sólo se permitirá el uso de neumáticos de lluvia cuando el Director de Carrera haya declarado que la pista está mojada mostrando un cartel de "Pista Mojada" a todos los **pilotos** ~~competidores~~. Una vez apagadas las luces rojas, los pilotos son libres de elegir sus neumáticos ("slicks" o "wet"), sin esperar una señal del Director de Carrera.

Durante la carrera, los pilotos que abandonen el pit lane sólo podrán hacerlo cuando el semáforo al final del pit lane esté en verde, y bajo su propia responsabilidad. Un comisario con una bandera azul y/o una luz azul intermitente también advertirá al conductor si se acercan coches en la pista.

Todo el personal del equipo que trabaje en el pit lane deberá llevar vestimenta idéntica que identifique al equipo.

Se permitirá un máximo de cuatro (4) personas por vehículo con la identificación correspondiente en el muro de boxes.

Cada equipo es responsable de posicionar y organizar a todo el equipo (incluido el vehículo) durante las paradas en boxes de tal manera que no interfiera con el desarrollo normal de la carrera.

El equipo sólo podrá prepararse en la zona de trabajo durante la vuelta anterior a cualquier parada en boxes del coche.

Los vehículos deben estar completamente libres de mangueras y herramientas antes de

abandonar el área de trabajo asignada. Cualquier incumplimiento de esta norma podrá conllevar una sanción impuesta a criterio de los Comisarios Deportivos.

Después de cualquier parada en boxes, el **concurante** es responsable de garantizar que el coche abandone el área de trabajo del pit lane sólo cuando sea seguro hacerlo. Los coches que circulan por el carril rápido tienen prioridad sobre los que salen del carril interior.

En caso de incumplimiento de este artículo se aplicará al menos una penalización de 10 segundos añadidos al tiempo total de carrera.

Tan pronto como el **concurante** haya finalizado la parada en boxes, el personal del equipo deberá retirar del área de trabajo del pit lane todo el equipo que pueda interferir con otros **concurantes**.

Si algún vehículo se retira oficialmente de la carrera e ingresa al pit lane, debe ser empujado inmediatamente a su garaje asignado o al Parque Cerrado.

Si, en opinión de los Comisarios de Pit Lane y de los Oficiales, cualquier equipo, advertido o no previamente, coloca su equipamiento de manera que constituya un peligro, una obstrucción o una interferencia con las actividades de otro competidor, se impondrá una penalización al **concurante** en cuestión a discreción de los Comisarios Deportivos. Dicha sanción podrá conllevar la descalificación del infractor de la carrera.

Artículo 24. – SAFETY CAR

El coche de seguridad será conducido por un piloto experimentado del circuito y llevará un copiloto, capaz de reconocer todos los coches en competición, y que estará en contacto radio permanente con el control de carrera

Antes de la salida, el coche de seguridad abandonará el pit lane y se situará al frente de la parrilla, donde permanecerá hasta que se dé la señal de los cinco minutos. En este punto (excepto determinadas circunstancias), cubrirá una vuelta completa del circuito y tomará posición

El coche de seguridad podrá entrar en funcionamiento para neutralizar una carrera por orden del Director de Carrera. Sólo se utilizará si los **pilotos** u oficiales se encuentran en peligro físico inmediato en o cerca de la pista, pero las circunstancias no son tales que requieran suspender la carrera.

Cuando se da la orden de desplegar el coche de seguridad, se muestra el mensaje "COCHE DE SEGURIDAD EN PISTA", siempre que sea posible, en los monitores de cronometraje y todos los puestos de comisarios mostrarán banderas amarillas ondeadas y se mostrará un cartel "SC" durante toda la intervención.

Ningún vehículo podrá conducir innecesariamente lento, errático o de una manera que pueda considerarse potencialmente peligrosa para otros conductores o cualquier otra persona en ningún momento mientras el coche de seguridad esté en pista. Esto se aplicará tanto si dicho coche se conduce en la pista, como en la entrada a boxes o en el pit lane.

Todos los coches que compiten deben reducir la velocidad y formarse en línea detrás del coche de seguridad a no más de diez coches de distancia

Con excepción de los casos enumerados a continuación, ningún conductor podrá adelantar a otro coche en la pista, incluido el coche de seguridad, hasta que pase la línea por primera vez después de que el coche de seguridad haya regresado a boxes.

Sin embargo, si el coche de seguridad todavía está en pista en el comienzo de la última vuelta, o se despliega durante la última vuelta, entrará en el pit lane al final de la última vuelta y los coches pasarán por la bandera a cuadros normalmente sin adelantar.

Las excepciones son:

- a) si un coche recibe la señal para hacerlo desde el coche de seguridad;
- b) al entrar en boxes, un conductor puede adelantar a otro coche que permanezca en la pista, incluido el coche de seguridad, después de haber alcanzado la línea del primer coche de seguridad;
- c) cuando el coche de seguridad regresa a boxes podrá ser adelantado por coches en pista una vez que haya alcanzado la línea del primer coche de seguridad;
- d) Mientras se encuentre en la entrada de boxes, en el pit lane o en la salida de boxes, un piloto podrá adelantar a otro coche que también se encuentre en una de estas tres zonas;
- e) cualquier vehículo que se detenga en su área de trabajo designada en el pit lane mientras el coche de seguridad esté usando el pit lane podrá ser adelantado
- f) si algún vehículo frena con un problema evidente.

Cuando el director de carrera se lo ordene, el observador en el coche utilizará una luz verde para indicar a los coches que se encuentren entre él y el líder de la carrera que deben pasar. Estos coches seguirán circulando a velocidad reducida y sin adelantar hasta llegar a la fila de coches detrás del coche de seguridad.

El coche de seguridad se utilizará al menos hasta que el líder esté detrás del coche de seguridad y todos los coches restantes estén alineados detrás de él.

Una vez detrás del coche de seguridad, el líder de la carrera debe mantenerse a una distancia de diez coches del coche de seguridad

Mientras el coche de seguridad esté en funcionamiento, los coches en competición podrán entrar en el pit lane, pero sólo podrán volver a incorporarse a la pista cuando la luz verde al final del pit lane esté encendida. Estará encendido en todo momento excepto cuando el coche de seguridad y la fila de coches que le siguen estén a punto de pasar o estén pasando la salida de boxes. Un coche que se reincorpore a la pista debe avanzar a una velocidad adecuada hasta llegar al final de la fila de coches detrás del coche de seguridad.

En determinadas circunstancias, el director de carrera podrá solicitar al coche de seguridad y a los coches en competición que utilicen el pit lane

En estos casos, se mostrará una señal para utilizar el pit lane antes del inicio de la entrada a boxes, y todos los equipos/**concursantes** ~~competidores~~ serán informados a través de los monitores de cronometraje. Siempre que las luces naranjas del coche de seguridad permanezcan encendidas, todos los coches lo seguirán hasta el pit lane sin adelantar, lo atravesarán y volverán a incorporarse a la pista. Se impondrá una penalización de paso a cualquier piloto que no ingrese al pit lane cuando se le solicite hacerlo.

Sin embargo, cualquier vehículo que entre en el pit lane en estas circunstancias podrá detenerse en su área de garaje o área de trabajo designada.

Cuando el director de carrera decida que es seguro llamar al coche de seguridad, se mostrará un mensaje "COCHE DE SEGURIDAD EN ESTA VUELTA", si es posible, en los monitores de cronometraje, y las luces naranjas del coche de seguridad se apagaran. Esta será la señal para los equipos y pilotos de que entrarán al pit lane al final de esa vuelta.

En este punto, el primer coche en la fila detrás del coche de seguridad puede dictar el ritmo y, si es necesario, quedar más de diez coches detrás de él

Para evitar la posibilidad de accidentes antes de que el coche de seguridad regrese a boxes, desde el momento en que se apagan las luces del coche, los conductores deben proceder a un ritmo que no implique aceleraciones o frenadas erráticas ni ninguna otra maniobra que sea probable que ponga en peligro a otros conductores o impida el reinicio.

A medida que el coche de seguridad se acerca a la entrada de boxes, se retirarán los paneles SC en los puestos de comisarios y, excepto en la última vuelta de la carrera, cuando el líder se acerque a la línea, se retirarán las banderas amarillas y se colocará una bandera verde.

Cada vuelta completada mientras el coche de seguridad está desplegado se contará como una vuelta de carrera.

Si el coche de seguridad todavía está desplegado al comienzo de la última vuelta, o está desplegado durante la última vuelta, entrará en el pit lane al final de la última vuelta y los coches pasarán por la bandera a cuadros normalmente sin adelantar.

En determinadas circunstancias, la carrera podrá comenzar detrás del coche de seguridad (o reanudarse). En cualquier caso, en cualquier momento antes de la señal de cinco minutos se encenderán sus luces naranjas.

Esta es la señal para los pilotos de que la carrera comenzará (o se reanudará) detrás del coche de seguridad. Al mismo tiempo, si es posible, se mostrará un mensaje confirmando esto en los monitores de cronometraje.

Cuando se enciendan las luces verdes, el coche de seguridad abandonará la parrilla y todos los pilotos deberán seguirlo en el orden de la parrilla, a no más de 10 coches de distancia entre sí, y deben respetar el límite de velocidad del pit lane hasta que pasen la pole position. En este caso no habrá vuelta de formación y la carrera comenzará cuando se enciendan las luces verdes.

Cualquier coche que comience la carrera desde el pit lane podrá unirse a la carrera una vez que todo el grupo haya pasado el final del pit lane por primera vez. Cualquiera de estos vehículos debe ingresar al pit lane después de que el coche de seguridad regrese a los pits y volver a unirse a la carrera desde el final del pit lane en el orden en que llegaron una vez que toda la fila haya pasado el final del pit lane después de la seguridad.

Sólo se permitirá adelantar durante las vueltas detrás del coche de seguridad en las siguientes circunstancias:

- a) si un coche se retrasa al abandonar la parrilla y los coches que están detrás de él no pueden evitar pasarlo sin retrasar indebidamente al resto del pelotón,
- b) si hay más de un coche saliendo del pit lane y uno de ellos sufre un retraso indebido

En cualquier caso, los pilotos sólo podrán adelantar para restablecer el orden de salida original o el orden en que se encontraban los coches en la salida de boxes cuando comenzó la carrera. Cualquier piloto retrasado en cualquier sentido y que no pueda restablecer el orden de salida original antes de llegar a la línea del primer coche de seguridad deberá ingresar al pit lane y solo podrá unirse a la carrera una vez que todo el grupo haya pasado el final del pit lane.

Se impondrá una penalización de drive-through a cualquier piloto que en opinión de los comisarios:

- a) haya adelantado innecesariamente a otro coche durante la primera vuelta.
- b) no ingrese al pit lane si no ha restablecido el orden de salida original antes de llegar a la línea del primer coche de seguridad.

Artículo 25. - SUSPENSIÓN DE UNA CARRERA

Si los **pilotos** ~~competidores~~ u oficiales se encuentran en peligro físico inmediato por los vehículos que circulan en la pista y el Director de Carrera considera que las circunstancias son tales que la pista no se puede transitar de manera segura, incluso detrás del coche de seguridad, la carrera será suspendida.

Si fuera necesario suspender la carrera, el Director de Carrera y/o su Adjunto ordenarán que se muestren banderas rojas en todos los puestos de control y que se muestren las luces rojas en la Línea

Cuando se dé la señal de suspender la carrera, se prohibirá cualquier adelantamiento, la salida de boxes se cerrará y todos los coches deberán avanzar lentamente hacia el pit lane. El primer coche que llegue al pit lane deberá dirigirse directamente a la Línea de bandera roja, permaneciendo en el carril rápido, todos los demás vehículos deben formarse en una línea detrás del primer vehículo.

Cualquier coche que no pueda regresar al pit lane como resultado del bloqueo de la pista será devuelto cuando la pista esté despejada y se colocará en el orden en que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera.

Además, todos los coches que se encuentren en el pit lane o en la entrada de pits en el momento en que se suspendió la carrera se ubicarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera.

En todos los casos, el orden se tomará en el último punto en el que fue posible determinar la posición de todos los coches. A todos estos vehículos se les permitirá entonces reanudar la carrera.

El coche de seguridad pasará entonces al frente de la fila de coches en el carril rápido.

Mientras la carrera esté suspendida:

- a) ni la carrera ni el sistema de cronometraje se detendrán, sin embargo, se detendrá la cuenta regresiva del tiempo restante;
- b) se podrán realizar trabajos en los coches una vez que se hayan detenido en la vía rápida, pero dichos trabajos no deberán impedir la reanudación de la carrera;
- c) está prohibido repostar;
- d) sólo se permitirá la entrada al pit lane a los miembros del equipo, oficiales y camarógrafos de televisión debidamente acreditados.

A menos que los Oficiales así lo soliciten, los coches no podrán ser movidos del carril rápido mientras la carrera esté suspendida.

Se impondrá una penalización de drive-through a cualquier conductor cuyo coche se mueva del carril rápido a cualquier otra parte del pit lane. En todo momento los conductores deberán seguir las indicaciones de los comisarios.

Si una carrera se suspende después de al menos 21 minutos, los coches serán dirigidos al Parque Cerrado y la carrera no se reanudará.

Si no se puede reanudar la carrera, los resultados serán los obtenidos al final de la penúltima vuelta anterior a aquella durante la cual se dio la señal de suspensión de carrera, y la clasificación se establecerá en consecuencia.

Artículo 26. – REANUDACIÓN DE UNA CARRERA

El retraso se mantendrá lo más breve posible y, tan pronto como se conozca el tiempo de reanudación, se informará a los equipos/ **concursantes** competidores a través de los monitores de cronometraje, en todos los casos se avisará con al menos siete (7) minutos de antelación.

Se emitirán señales cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos antes de la reanudación de la carrera, y cada una de estas señales irá acompañada de un aviso sonoro.

Cuando se muestra la señal de tres minutos, todos los coches deben tener las ruedas montadas; después de esta señal, las ruedas sólo se pueden quitar si el coche ha sido sacado del carril rápido o durante una nueva suspensión. Se impondrá una penalización de drive-through a cualquier

conductor cuyo automóvil no tuviera todas las ruedas completamente montadas en la señal de los tres minutos.

En el punto de "dos minutos", cualquier coche entre el coche de seguridad y el líder podrá abandonar el pit lane y completar una vuelta más sin adelantar, entrar en el pit lane y luego unirse a la fila de coches detrás del coche de seguridad.

Cuando se muestra la señal de "un minuto", se deben arrancar los motores y todo el personal del equipo debe abandonar el carril rápido cuando se dé la señal de 15 segundos, llevándose todo el equipo consigo. Si algún piloto necesita ayuda después de la señal de quince segundos, deberá levantar el brazo y, cuando el resto de coches que puedan hacerlo hayan abandonado el pit lane, se indicará a los comisarios que empujen el coche hacia el carril interior. En este caso, los comisarios con banderas amarillas se situarán junto a cada vehículo afectado para advertir a los conductores que circulan detrás. Los conductores pueden abandonar el carril rápido para adelantar a cualquier coche que no pueda salir del pit lane.

La carrera se reanudará detrás del coche de seguridad cuando se enciendan las luces verdes o cuando se ondee una bandera verde. El coche de seguridad entrará en boxes después de una vuelta a menos que:

- a) la carrera se reanuda en condiciones de pista mojada y el Director de Carrera considera necesaria más de una vuelta; en este caso, será obligatorio el uso de neumáticos para mojado.
- b) todos los coches aún no están alineados detrás del coche de seguridad;
- c) ocurre otro incidente que requiere otra intervención.

Cuando se encienden las luces verdes, el coche de seguridad abandonará el pit lane, seguido por todos los coches, a no más de 10 longitudes de coche entre sí.

Adelantar detrás del coche de seguridad sólo está permitido en los siguientes casos:

- a) Cualquier piloto que se retrase al abandonar su posición en el carril rápido o durante la(s) vuelta(s) detrás del coche de seguridad podrá adelantar para restablecer su posición inicial siempre que lo haga antes de cruzar la línea del primer coche de seguridad en la pista. vuelta el coche de seguridad regresa a boxes. En caso de no hacerlo, deberá volver a entrar al pit lane y sólo podrá reincorporarse a la carrera una vez completada la carrera.

Se impondrá una penalización de drive-through a cualquier piloto que no vuelva a entrar al pit lane si no ha restablecido el orden de salida original antes de llegar a la primera línea del coche de seguridad en la vuelta en la que el coche de seguridad regresa a boxes.

- b) Los conductores podrán abandonar la vía rápida para adelantar a cualquier vehículo que se retrase al abandonar su posición en la vía rápida.

Todo piloto cuyo coche haya sido empujado fuera de la vía rápida, no podrá adelantar para restablecer el orden anterior a la suspensión de la carrera.

Se impondrá cualquiera de las **penalizaciones** ~~sanciones~~ previstas a cualquier piloto que, en opinión de los Oficiales, haya adelantado innecesariamente a otro coche durante la vuelta (o vueltas).

Si la carrera no puede reanudarse, los resultados se tomarán al final de la penúltima vuelta antes de la vuelta durante la cual se dio la señal de suspensión de la carrera.

Artículo 27. – FINALIZACIÓN

La señal de final de carrera se dará en la línea de meta cuando el coche líder cruce la Línea por primera vez después de que haya transcurrido la duración prescrita para la carrera.

Si por cualquier motivo (distinto a los previstos), la señal de final de carrera se da a un coche que no es el líder, y antes de que el coche líder complete el número de vueltas o la distancia de carrera programados, se considerará que la carrera ha terminado cuando el coche líder cruzó por última vez la línea de meta antes de que se diera la señal.

Si la señal de final de carrera se da al coche líder antes de completar el número de vueltas programadas, la carrera se considerará finalizada en ese momento.

Si por cualquier motivo la señal de final de carrera se retrasara, la carrera se considerará terminada cuando debería haber terminado.

Después de recibir la señal de final de carrera, todos los coches deben dirigirse directamente al Parque Cerrado posterior a la carrera sin detenerse, sin demoras innecesarias, sin recibir ningún objeto y sin recibir asistencia alguna (aparte de la de los comisarios si es necesario).

Después de la carrera, cualquier coche clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado posterior a la carrera por sus propios medios quedará bajo el control exclusivo de los comisarios, quienes lo llevarán al Parque Cerrado.

Artículo 28. – CLASIFICACIÓN

El coche clasificado en primera posición será el que haya completado la duración o distancia prevista en el menor tiempo o, en su caso, haya cruzado la línea de meta en cabeza al finalizar el tiempo de carrera (o más si la carrera ha sido suspendida. Todos los coches se clasificarán teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan recorrido y, para los que hayan completado el mismo número de vueltas, el orden en el que cruzaron la línea de meta.

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 les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

La clasificación oficial provisional se publicará tras la carrera. Será la única clasificación válida, sujeta a las modificaciones que puedan realizarse según el Código Deportivo Internacional o este Reglamento Deportivo.

Si se presenta intención de recurso contra los resultados oficiales de la carrera, la clasificación en cuestión se considerará provisional hasta que se dicte decisión al final del procedimiento de recurso.

Artículo 29. – PÓDIUM

En todas las pruebas que componen la Copa se realizará una ceremonia de entrega de premios en el podio después de cada una de las carreras.

Los pilotos que reciban un trofeo deberán asistir a la ceremonia del podio y cumplir con las normas e instrucciones relativas a este procedimiento. No se tolerará ninguna excepción, salvo caso de fuerza mayor o debidamente aprobada por el Comité Organizador.

No se permitirá el acceso a la zona del podio a ninguna persona que no esté directamente relacionada con la ceremonia del podio. Esto también se aplica a las azafatas y/o al personal representante de las marcas comerciales, con excepción del personal de los patrocinadores oficiales de la Copa encargados de la entrega de trofeos en el podio.

Los pilotos deberán participar en cualquier actividad promocional solicitada por el Comité Organizador, como sesiones de autógrafos, entrega de premios, conferencias de prensa y desfiles previos a la carrera.

Los conductores deberán vestir sus monos cerrados y gorras designadas.

Artículo 30. – DISCIPLINA

En la medida de lo posible, el organizador proporcionará una zona de paddock suficientemente amplia para permitir la realización de todas las actividades vinculadas al evento.

En el lugar de cada Evento se proporcionará un aparcamiento de tamaño suficiente para cubrir las necesidades de todos los **concursantes** ~~competidores~~ y/o equipos.

La zona del paddock está estrictamente reservada a vehículos de trabajo debidamente acreditados. No se aceptarán coches particulares bajo ningún concepto. Cualquier incumplimiento de esta disposición podrá conllevar las siguientes multas:

- 1ª infracción: doscientos (200) euros
- 2ª infracción: trescientos (300) euros
- 3ª infracción: quinientos (500) euros

Está prohibido el uso de los boxes asignados a los equipos/ **concursantes** ~~competidores~~ para cualquier coche de carrera distinto de los participantes en el evento o para cualquier otro vehículo durante la duración de un Evento. Cualquier incumplimiento de esta disposición podrá conllevar las siguientes multas:

- 1ª infracción: doscientos (200) euros
- 2ª infracción: trescientos (300) euros

- 3ª infracción: quinientos (500) euros

No se permitirá personal no acreditado dentro de los boxes asignados a los equipos/**concurssantes** ~~competiciones~~ durante los entrenamientos clasificatorios y carreras. Cualquier incumplimiento de esta disposición podrá conllevar las siguientes multas:

- 1ª infracción: doscientos (200) euros
- 2ª infracción: trescientos (300) euros
- 3ª infracción: quinientos (500) euros

Todos los miembros de un **concurssante** ~~competiciones~~ por equipo deberán portar en el circuito el correspondiente pase o su tarjeta de acreditación, debiendo estar claramente visibles estos elementos en todo momento durante el Evento. Cualquier incumplimiento de esta disposición podrá conllevar las siguientes multas

- 1ª infracción: doscientos (200) euros
- 2ª infracción: trescientos (300) euros
- 3ª infracción: quinientos (500) euros

Un pase sólo podrá ser utilizado por la persona y para el propósito para el cual fue emitido.

Artículo 31. – PREMIOS

La **Copa** está **dotada** por sus **PATROCINADORES**, con los siguientes premios que se entregarán a los clasificados en cada **competición**.

31.1. CONDICIONES GENERALES

Tendrán derecho a estos premios y bonificaciones los conductores que cumplan con la presente normativa incluyendo los planes de identificación que se adjuntan en anexo.

Para tener derecho a estos premios y bonificaciones los conductores o beneficiarios no deberán haber sido descalificados de la carrera o del evento en cuestión por los Comisarios Deportivos o cualquier otra autoridad deportiva

Los premios y bonificaciones se otorgan al conductor o a cualquier otro beneficiario siempre que el conductor haya dado su autorización expresa por escrito y firmada. El beneficiario será designado en el momento de la inscripción a la Copa y no se permiten cambios durante la temporada.

Los conductores o beneficiarios que tendrán derecho a este premio deben:

- Haber cumplido al pie de la letra el reglamento de la Copa.
- no haber sido descalificados de la Copa por los Comisarios Deportivos o cualquier otra autoridad deportiva.
- no haber sido objeto de sanciones disciplinarias
- no haber sido objeto de al menos dos incumplimientos técnicos ni de una sanción impuesta por incumplimiento de la ética deportiva

Estos premios no son reutilizables ni canjeables por dinero en efectivo, incluso si el conductor ya no es elegible para la próxima edición de la Copa.

31.2.- PREMIOS POR PRUEBA

Se repartirán entre los equipos inscritos, que acaben la prueba y según la clasificación general oficial de la misma, los siguientes premios.

Los premios completos se otorgarán incluso si solo se otorga el 50% de los puntos por detener la carrera antes de que se haya cubierto o alcanzado el 75% de la distancia o el tiempo asignado.

Premios por prueba (evento de fin de semana):

1º	Trofeo + Trofeo Equipo Bono 400€ en Alpine Racing Parts
2º	Trofeo Bono 300€ en Alpine Racing Parts
3º	Trofeo Bono 200€ en Alpine Racing Parts
1º Trofeo Junior	Trofeo Bono 200€ en Alpine Racing Parts
1º Trofeo Gentleman	Trofeo Bono 200€ en Alpine Racing Parts

Los **trofeos** serán entregados en el pódium final **después de cada carrera**.

31.3.- PREMIOS FINALES.

Premios finales (*):

1º	3.000,00€ + Trofeo
2º	2.000,00€ + Trofeo
3º	1.000,00€ + Trofeo
1º Team	3.000,00€ + Trofeo
1º Junior	1.000,00€ + Trofeo
1º Gentleman	1.000,00€ + Trofeo

(*) Para usar en neumáticos MICHELIN o en inscripción Copa 2027

31.4. PAGO DE PREMIOS

Los pagos se realizarán en un máximo de 60 días naturales desde la fecha de recepción de la factura.

Sólo se admitirán facturas originales en formato de papel (DIN A4) y deberán enviarse obligatoriamente a:

- MAG MARKETING SOLUTIONS, S.L.
- B-87093282
- C/ Camino de Valladolid, 27 Principal Izquierda, 28250 Torreldones Madrid
- gmillan@driveland.es

Artículo 32. - PUNTUACIONES

32.1. En cada una de las pruebas se establecerán las siguientes clasificaciones:

- Clasificación General Pilotos
- Clasificación General Pilotos Junior
- Clasificación General Pilotos Gentleman
- Clasificación General Teams (puntuán los 3 primeros clasificados de cada equipo)

32.2. Atribución de puntos:

En cada carrera se adjudicarán los puntos para cada una de las Clasificaciones: siguientes a los 20 mejores Pilotos clasificados:

- 1º 50 puntos
- 2º 42 puntos
- 3º 36 "
- 4º 33 "
- 5º 30 "
- 6º 27 "
- 7º 24 "
- 8º 22 "
- 9º 20 "
- 10º 18 "
- 11º 16 "
- 12º 14 "
- 13º 12 "
- 14º 10 "
- 15º 8 "
- 16º 6 "
- 17º 4 "



18º 3 "

19º 2 "

20º 1 "

Artículo 33. CLASIFICACIÓN FINAL - RESULTADOS A RETENER

33.1. Para la Clasificación Final de la Copa se retendrán todos los resultados menos DOS (2) de las carreras celebradas, pudiéndose descontar los derivados de la no participación en una o varias pruebas.

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

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

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

Artículo 34. ESTABILIDAD E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

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

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

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

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



El Comité Organizador, 29.11.2025



COPACLIO

 ESPAÑA



RIVAZZA
BRANDING

