Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
29.10.2026	Art. 1 – Ámbito del presente reglamento Art. 2 – Obligaciones y condiciones generales Art. 3 – Organización de las pruebas Art. 6 – Inscripciones Art. 8 – Calendario, horario y formato de sesiones de las competiciones Art. 10 – Oficiales Art. 11 – Instrucciones y comunicaciones a los concursantes Art. 12 – Penalizaciones Art. 14 – Disciplina general en paddock, boxes, pit lane y uso de las instalaciones Art. 15 – Disciplina general de seguridad Art. 17 – Verificaciones administrativas Art. 19 – Procedimiento general de pesaje Art. 22 – Briefing Art. 23 – Entrenamientos (libres, clasificatorios y calentamiento/*warm-up)* Art. 29 – Carrera Art. 30 – Neutralización de la carrera mediante safety car Art. 31 – Suspensión de la carrera Art. 32 – Reanudación de la carrera Art. 33 – Llegada Art. 34 – Parque cerrado	01/01/2027

ÍNDICE

1) ÁMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO 3
2) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES 3
3) ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS 3
4) REGLAMENTOS 3
5) LICENCIAS 3
6) INSCRIPCIONES 4
7) SEGURO 4
8) CALENDARIO, HORARIO Y FORMATO DE SESIONES DE LAS COMPETICIONES ~~PUNTUABLES~~ 4
9) ANULACIÓN DE UNA COMPETICION 5
10) OFICIALES 6
11) INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES 7
12) PENALIZACIONES 7
13) TEST PRIVADOS 9
14) DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES 9
15) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD 10
16) VERIFICACIONES 12
17) VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS 13
18) VERIFICACIONES TÉCNICAS 13
19) PROCEDIMIENTO GENERAL DE PESAJE 14
20) CARBURANTE 14
21) PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES 14
22) BRIEFING 15
23) ENTRENAMIENTOS (LIBRES, CLASIFICATORIOS Y CALENTAMIENTO / *WARM-UP*) 16
24) INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS 17
25) PARRILLAS DE SALIDA 18
26) PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO 19
27) PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA 21
28) PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA 23
29) CARRERA 24
30) NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE SAFETY CAR 24
31) SUSPENSIÓN DE LA CARRERA 26
32) REANUDACIÓN DE LA CARRERA 26
33) LLEGADA 27
34) PARQUE CERRADO 28
35) CLASIFICACIÓN 28
36) ENTREGA DE PREMIOS 29
37) RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN 29
38) CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS, CHALLENGES Y SERIES 29

1) ÁMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. El presente Reglamento Deportivo de Velocidad de Circuito (RDVC) es de aplicación en todas las Competiciones puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, Series y Monomarcas de carácter Estatal y competiciones de carácter Estatal que se celebren en España en la especialidad de Velocidad en Circuito ~~durante el año 2026~~ y en todas las competiciones de otras características que, en aplicación de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España (PCCCTCE), estén autorizadas en una prueba de carácter Estatal.

1.2. La Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) podrá autorizar excepciones al presente Reglamento. Estas excepciones estarán especificadas en el Reglamento del Certamen correspondiente.

2) OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1. Todos los concursantes y pilotos participantes en las competiciones citadas en el artículo 1.1, se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar —por orden de prelación— las siguientes disposiciones:

a) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España (PCCCTCE)

b) El presente Reglamento Deportivo (RDVC).

c) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos ~~Particulares~~ del Certamen correspondiente.

d) Cualquier otro Reglamento aplicable.

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

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

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

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

2.6. En cada competición de una misma prueba, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.

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

3) ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

3.1. El Organizador de la prueba deberá ser un Club, una Agrupación Deportiva u otra entidad que cuente con la aceptación de la RFEDA.

3.2. Si por cualquier motivo le fuera retirado el Permiso de Organización para realizar la prueba, la RFEDA podrá designar otro Organizador para la misma.

4) REGLAMENTOS

4.1. Las propuestas de Reglamentos de:

a) Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (adjudicados por la RFEDA a Promotores).

b) Monomarcas (de carácter Estatal).

c) Serie Estatal

Deberán ser remitidos a la RFEDA en los plazos establecidos en las PCCCTCE.

4.2. El Organizador enviará a la RFEDA el Reglamento Particular (adaptado al establecido en el Anexo 2 del presente Reglamento), con un mínimo de 30 días antes del comienzo de la prueba.

Si la RFEDA da por válido el mismo procederá a su aprobación, el Organizador dará a conocer, a través de su página web y el tablón de avisos virtual, esta información a todos los concursantes con una antelación mínima de 15 días antes de la prueba.

5) LICENCIAS

5.1. Todos los concursantes, pilotos, oficiales y mecánicos que actúen deberán ser titulares de la licencia o carnet profesional correspondiente a su función según la normativa vigente. Esto será requisito obligatorio para solicitar los

pases permanentes del certamen o de la prueba correspondiente.

5.2. Toda licencia española deberá cumplir con lo establecido en las PCCCTCE – anexo 10 licencias. Los federados extranjeros deberán aportar una licencia válida con la autorización específica de su ADN (Start Permission) de acuerdo con el CDI. En ambas situaciones, deberán tener una edad mínima de dieciséis años cumplidos durante el año de la solicitud de la licencia.

~~De acuerdo con las PCCCTCE, se podrá expedir licencia a deportistas que en el momento de la solicitud tengan 15 años cumplidos con las limitaciones previstas en la normativa.~~

~~6) VEHÍCULOS ADMITIDOS. NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO~~

~~6.1. Los vehículos admitidos a participar serán los definidos en el reglamento del certamen correspondiente.~~

~~6.2. El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en una competición será el determinado por la Homologación del Circuito y en base al criterio del Anexo O del CDI de la FIA.~~

~~6.3. La RFEDA, a solicitud del Organizador y de acuerdo con el Anexo O del CDI de la FIA, podrá aumentar este número máximo de vehículos autorizados.~~

6) INSCRIPCIONES

6.1. ~~Los boletines de inscripción deben ser remitidos a la Entidad Organizadora del Certamen (si ha lugar) y/o de la prueba en los plazos establecidos. Los citados boletines deberán ir acompañados de los derechos de inscripción aprobados por la RFEDA.~~ **Las inscripciones se realizarán en base al artículo 15.7 de las PCCCTCE. La RFEDA podrá aprobar excepción al procedimiento reglamentado, previa solicitud y justificación.**

6.2. Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

a) Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído, comprendido y aceptado el CDI y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables.

b) ~~La marca~~ **Los datos técnicos** del vehículo utilizado, **como marca, modelo o pasaporte técnico**.

c) ~~La marca del motor.~~

d) El nombre del concursante y su número de licencia **y copia (en caso de ser colectivo)**.

e) Nombre de los pilotos, y números de licencia.

f) Nacionalidad / comunidad autónoma de la licencia del piloto.

~~6.3. Los concursantes deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las competiciones de que conste el Certamen, rellenando los boletines oficiales de inscripción en su totalidad.~~

6.3. De conformidad con lo preceptuado en el artículo 3.19 del CDI, el mismo vehículo no podrá inscribirse más que una sola vez en cada competición.

~~6.4. Los organizadores de las competiciones podrán exigir unos derechos de inscripción que no superen los establecidos por la RFEDA.~~

6.4. No se admitirá -excepto autorización expresa de la RFEDA- la inscripción de un mismo vehículo en más de una competición de la misma prueba.

7) SEGURO

7.1. El Organizador de una prueba deberá contratar una póliza de seguro de Responsabilidad Civil de acuerdo con las disposiciones de la RFEDA para el año en curso. Esta póliza estará a disposición de los concursantes para poder examinarla si lo desean.

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

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

8) CALENDARIO, HORARIO Y FORMATO DE SESIONES DE LAS COMPETICIONES ~~PUNTUABLES~~

8.1. El número máximo de competiciones de cada Certamen será el establecido en su reglamento, siendo el calendario oficial el aprobado por la RFEDA.

8.2. La RFEDA se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias competiciones del calendario.

8.3. Cualquier prueba estará constituida, como mínimo, por las siguientes actividades en su horario:

a) Verificaciones administrativas.

b) Verificaciones técnicas.

c) Briefing.

d) Distintas sesiones de actividad en pista.

e) Ceremonia de entrega de premios.

8.4. Las sesiones de actividad en pista, su tipo y denominación autorizadas para elaborar el horario y reglamentos podrán ser las siguientes:

a) Test colectivo previo:

- Sesión previa al inicio de la actividad competitiva, pero incluidos en el evento a nivel de administrativo, reglamentario, de seguros y permisos, cuyos resultados no pueden ser considerados a nivel deportivo. Estas limitaciones suponen que, para una prueba que se vaya a celebrar un sábado o domingo, solo podrán celebrarse el jueves o el viernes de la misma semana.
- El cronometraje es opcional, pero, en el caso de cronometrarse, dichos tiempos no pueden ser publicados oficialmente como resultados ni considerados a nivel deportivo.
- Podrá celebrarse antes de la realización de las verificaciones técnicas y del briefing, pero nunca antes de las verificaciones administrativas de la prueba. El responsable de las verificaciones administrativas deberá realizar una lista de concursantes y pilotos que hayan superado dichas verificaciones y remitirla a la RFEDA antes del inicio de la sesión.
- La participación en la sesión no es obligatoria.
- Solo podrán formar parte de ella los concursantes y pilotos inscritos en la prueba.

b) Entrenamientos libres:

- Sesión previa a los entrenamientos clasificatorios y carreras en la que la participación no es obligatoria.
- Solo podrá celebrarse después de superar las verificaciones administrativas, técnicas y acudir al briefing, siendo preciso aparecer en la decisión de autorizados a tomar parte de la prueba.
- Siempre deberá ser cronometrada.
- En caso de incidencia no solucionable en los entrenamientos clasificatorios, sus resultados podrán ser utilizados para decidir el orden de las parrillas de salida.

c) Entrenamientos clasificatorios:

- Sesión previa a una carrera en la que la participación es obligatoria para disputarla.
- Solo podrá celebrarse después de superar las verificaciones administrativas, técnicas y acudir al briefing, siendo preciso aparecer en la decisión de autorizados a tomar parte de la prueba.
- Su clasificación final podrá ser utilizada para generar la parrilla de salida de la manera que estipule el reglamento deportivo específico de cada certamen.

d) Sesión de calentamiento (*Warm-up*):

- Sesión previa a una carrera cuando, durante ese día y antes de dicha carrera, no esté planificada la disputa de un entrenamiento (libre o clasificatorio).
- La participación en la sesión no es obligatoria.
- El cronometraje es opcional, pero, en el caso de cronometrarse, dichos tiempos no pueden ser publicados oficialmente como resultados ni considerados a nivel deportivo.
- Solo podrán tomar parte de esta sesión los clasificados para la posterior carrera.

e) Carrera:

- El número de vueltas y/o tiempo de las carreras (desde la salida de carrera hasta la bandera a cuadros, excluyendo la vuelta de formación) se ajustará a lo establecido en el correspondiente reglamento deportivo específico aplicable.
- Para considerar una competición de resistencia el tiempo de carrera deberá ser, **como mínimo, igual o** superior a 120 minutos en cada carrera convocada.
- **Para considerar una competición de Sprint el tiempo de carrera deberá ser, como máximo, inferior o igual a 30 minutos en cada carrera convocada, permitiéndose añadir una vuelta final a los 30 minutos.**

9) ANULACIÓN DE UNA COMPETICION

La RFEDA se reserva el derecho de anular una competición si el número de inscritos es igual o menor a 15 vehículos o por cualquier otro motivo razonado.

10) OFICIALES

10.1. La RFEDA podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

a) Un Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.

b) Un Director de Prueba.

c) Delegado de seguridad

d) Un Delegado Técnico para cada competición de la prueba (que podrá ser el mismo).

e) Los oficiales establecidos en los artículos 12 y 14 de las PCCCTCE.

10.2. El Organizador propondrá el resto de los oficiales estipulados en el artículo 11.1 de las PCCCTCE en el reglamento particular de la prueba.

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

a) Controlar el desarrollo de las sesiones en pista; hacer que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.

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

c) Parar el desarrollo de las sesiones en pista si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.

d) El procedimiento de salida.

e) **Neutralizar o suspender una sesión de conformidad con lo establecido en el presente reglamento** ~~Utilizar el vehículo de seguridad~~.

f) Podrá ser nombrado por la RFEDA como Delegado de Seguridad a todos los efectos.

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

— Director(es) de Prueba.

— Director(es) de carrera.

— Delegado de seguridad.

— Presidente(s) de Comisarios Deportivos.

— Delegado(s) Técnico(s).

— Jefe(s) de Comisarios Técnicos.

— Responsable/coordinador de comisarios de puestos.

— Responsable de Parques.

— Responsable de Boxes.

— Responsable de cronometraje.

— Secretario de la prueba.

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

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

- Aspectos más destacados relacionados con la(s) competición(es)

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

- Competiciones de los Certámenes celebrados hasta esa prueba.

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

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

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

10.6. Un Comisario Deportivo no podrá actuar en más de dos Colegios en la misma prueba, siendo aconsejable que lo haga en uno solo.

10.7. **El promotor del certamen, con independencia de que ostente o no la condición de organizador de la prueba, designará a un secretario/secretaria responsable del control de inscripciones y de las verificaciones administrativas. El secretario/secretaria del promotor deberá ser un oficial titular de una licencia de secretario en vigor y cumplir las condiciones estipuladas en el artículo 11.2 de las PCCCTCE.**

~~11) NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO~~

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

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

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

~~11.2. El nombre del piloto deberá figurar de acuerdo con las especificaciones recogidas en el Reglamento Deportivo de cada certamen.~~

~~11.3. Los números de carrera, el adhesivo transparente y el nombre del piloto, deberán figurar sobre el vehículo en las verificaciones técnicas preliminares.~~

11) INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

11.1. Los Comisarios Deportivos y la dirección de carrera pueden dar instrucciones a los concursantes y pilotos de acuerdo con lo establecido en el CDI.

Estas instrucciones deberán ser publicadas en el tablón de avisos virtual y/o a través de los monitores de cronometraje, que darán fe de la publicación.

11.2. Las clasificaciones y resultados de las sesiones, así como todas las decisiones, notificaciones y documentos de la competición que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán publicados en el tablón de avisos virtual.

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

11.4. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el CDI. Los concursantes no pueden usar banderas, **paneles o señales** parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

11.5. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación.

11.6. Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir inmediatamente la velocidad y volver lentamente al Pit Lane, (o lugar previsto por el reglamento **particular** de la competición), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

11.7. Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida. **Una vez mostrada la bandera, el piloto deberá entrar en el Pit Lane sin efectuar más de dos pasos por el puesto de Dirección de Carrera, equivalentes a un máximo de dos vueltas completas.** ~~y el piloto no deberá cumplir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.~~

11.8. Si durante el desarrollo de una sesión los comisarios deportivos deciden imponer una penalización o dirección de carrera aplica una penalización en tiempo directa e inmediata, esta se comunicará mediante los monitores de cronometraje**, siempre que sea posible,** así como en la clasificación provisional y final.

12) PENALIZACIONES

12.1. Los Comisarios Deportivos pueden imponer las penalizaciones previstas en el presente reglamento, sus diferentes anexos, así como las que —a su exclusivo criterio— dispongan en aplicación del CDI o de otros reglamentos aplicables.

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

12.2. Se entiende por “incidente” un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos. Igualmente, puede ser considerado un incidente toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

a) Haya supuesto la interrupción o neutralización de una sesión en aplicación de la reglamentación aplicable.

b) Constituya una violación de la normativa aplicable (reglamento, CDI, etc.).

c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.

d) Causar una colisión evitable.

e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.

f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.

g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.

h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.

i) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

12.3. Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un "Incidente", así como qué pilotos están implicados y si deben ser penalizados.

12.4. Si los Comisarios Deportivos investigan un "incidente", y siempre que sea posible, deberán informar al equipo o equipos que estén implicados mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje.

12.5. Si un piloto está implicado en una colisión o en un "Incidente" y ha sido informado ~~por los Comisarios Deportivos~~ de dicha circunstancia antes de cumplirse 30 minutos desde la finalización de la carrera, no podrá abandonar el Circuito sin el acuerdo previo de los **comisarios deportivos** ~~citados oficiales~~.

12.6. Aquellas penalizaciones impuestas durante el desarrollo de una sesión, incluidas las penalizaciones en tiempo o de aplicación en tiempo por ser impuestas durante los últimos 5 minutos (o 3 vueltas) o al final de los entrenamientos o carrera, no podrán ser objeto de apelación por tratarse de penalizaciones directas e inmediatas para garantizar el normal desarrollo de la actividad deportiva.

12.7. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), cualquier información referente a la posible implicación de un federado en un "incidente".

12.8. El CAD podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un "incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEDA y disposiciones concordantes.

12.9. Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos clasificatorios llevarán consigo la anulación de cuantos tiempos se considere oportunos o la pérdida de posiciones en la Parrilla de Salida, pudiendo llegar a la descalificación de la sesión de la competición donde se haya producido la infracción en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.

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

a) A sumar al tiempo total invertido en carrera.

b) Paso por Pit Lane (Drive Through).

c) parada en el Pit Lane (Stop & Go).

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

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

12.10. En carrera, los incidentes susceptibles de ser penalizados de forma directa e inmediata durante la sesión podrán ser resueltos inicialmente, y como norma general, con una penalización de paso por Pit Lane, o, si los comisarios deportivos lo consideran insuficiente, por una parada en Pit Lane (Stop & Go) de tantos segundos como consideren oportuno **o estipule el reglamento**, pudiendo elevar la penalización 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 penalización a la siguiente competición de la misma prueba (en el supuesto de celebrarse más de una), o trasladar la misma a carreras a celebrar en las siguientes pruebas.

12.11. Penalizaciones en tiempo.

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

a) Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante un cartel de fondo negro en el que se muestre el número y la penalización a cumplir. Paralelamente, esta información será mostrada en los monitores de cronometraje **siempre que sea posible**.

b) Desde el momento en que dirección de carrera ha señalizado la penalización, el piloto no deberá cubrir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.

c) Definiciones**:**

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

2) Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "STOP" escrita en blanco.

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

d) En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stop & Go), el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar trabajos, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.

c) **e)** En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Todas las vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las dos vueltas completas.

f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las tres últimas vueltas o tras el final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:

1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.

2.) Parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

12.12. **Los anexos de penalizaciones de los reglamentos deportivos de los certámenes podrán recoger las penalizaciones de los artículos del presente reglamento adaptadas a sus certámenes. En caso de no especificarlas, serán de aplicación las establecidas en el anexo 1 del presente reglamento.**

13) TEST PRIVADOS

Los test privados vienen definidos en el Complemento 1 del Anexo "H" y son realizados fuera del evento sobre la base de un contrato entre el circuito y quien alquile la pista.

14) DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES

~~**14.1.** La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada competición.~~

14.1. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo.

Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los Boxes, deberá contar con el permiso expreso de la organización.

~~**14.2.** En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada competición.~~

14.2. Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad y perros de invidentes), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

14.3. Los menores, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a Pit Lane y Pista.

Los Boxes son una zona sumamente peligrosa y por ello los menores de edad, aunque vayan acreditados, se desaconseja su estancia en los mismos. Si a pesar ello, algún menor estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

14.4. Toda persona, relacionada o no con cualquier concursante inscrito, que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, el Pit Lane, en la Parrilla de Salida o en el interior de cualquier otra instalación que lo requiera, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo válido para la zona en cuestión.

14.5. ~~Durante las sesiones en pista solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la competición que se esté desarrollando en ese momento, debidamente identificados.~~ La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.

14.6. Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.

14.7. Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del Circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones serán responsabilidad del concursante.

14.8. Todo el material —incluidos los neumáticos— deberá estar en el interior de los Boxes.

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

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

15) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

15.1. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en las sesiones en pista de todas las competiciones de Velocidad en Circuito que se celebren en España, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE. Se exceptúan de lo anterior todas aquellas series y campeonatos internacionales que se regirán por sus propios reglamentos.

15.2. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la Parrilla de Salida.

15.3. Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:

a) Durante la sesión de entrenamientos clasificatorios: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.

b) Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.

A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

15.4. Desde el inicio, ~~hasta~~ **durante** la ~~finalización~~ **realización** de las sesiones en pista y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento.

15.5. La circulación por el Pit Lane se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 Km/h, pudiendo tener un límite inferior en ciertos circuitos.

En el Reglamento Particular de cada prueba se nombrarán los comisarios que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el Pit Lane.

15.6. Está prohibido empujar un vehículo en la pista.

15.7. Únicamente un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.

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

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

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

15.11. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera, exceptuando que sea para retirar el vehículo de una posición peligrosa.

15.12. Los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en Circuito (Anexo L).

15.13. En particular está prohibido:

a) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de las sesiones en pista, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista y solo en los momentos estipulados en el reglamento deportivo del certamen o por las indicaciones del director de prueba en las notas del director.

b) Efectuar maniobras de calentamiento de neumáticos durante el desarrollo de las sesiones en pista a excepción de lo estipulado específicamente para el procedimiento de salida.

15.14. Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de esta. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo más rápido que se encuentra en una vuelta distinta a la suya y lo vaya a doblar, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarle a la primera oportunidad posible.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarle. Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules será reportado a los Comisarios deportivos de la competición.

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

15.16. Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la misma, pero no los bordillos y/o pianos.

Se considerará que un piloto ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto ella. Un piloto no puede salirse de la pista, deliberadamente, sin una razón justificada.

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera el piloto podrá reincorporase a la misma. Sin embargo, solo puede hacerlo cuando sea seguro, sin obtener ventaja alguna **y siguiendo las posibles indicaciones específicas establecidas por el director de prueba o de carrera para esa prueba o dadas en el lugar por los oficiales de pista**.

15.17. Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo, arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección están estrictamente prohibidas.

Está prohibido realizar más de un cambio de posición para defenderse de una maniobra de adelantamiento.
Cualquier piloto que vuelva a la trayectoria de carrera después de haber defendido su posición fuera de ella, deberá dejar libre –al menos- el ancho de un vehículo entre el suyo y el borde de la pista en la aproximación de la curva.

Cualquier piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la competición.

15.18. La realización de alguna de las maniobras descritas en los artículos anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p ej. una colisión), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

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

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo los comisarios de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a pista, debe hacerlo dentro del respeto a los reglamentos y sin sacar ventaja alguna.

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

15.20. Si un vehículo se inmoviliza durante una sesión, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque **del vehículo**.

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

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

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

15.24. Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la Parrilla de Salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo de este.

15.25. Banderas amarillas:

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

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

15.26. Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el Circuito o impide la normal circulación a otro piloto, será penalizado **de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.** ~~de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento. En este caso se seguirá el procedimiento establecido en las PCCCTCE.~~

~~16) SISTEMAS DE TELEMETRÍA Y COMUNICACIÓN CON EL VEHÍCULO Y PILOTO~~

~~16.1. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos y órdenes desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit Lane y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los Comisarios y Cronometradores con el fin de controlar el desarrollo de esta.~~

~~Ninguna señal del tipo que sea puede pasar entre un vehículo en movimiento y nadie relacionado con el coche participante o piloto, salvo lo siguiente:~~

~~a) los sistemas instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba.~~
~~b) mensajes legibles en un panel de Boxes.~~
~~c) los gestos del piloto.~~
~~d) señales de disparo de vuelta desde el Pit hasta el coche (beacon).~~
~~Los disparadores de vuelta (beacon) deben ser alimentados por baterías e independientes (no conectados a ningún equipo en Boxes por medio de cables o fibras ópticas) e incapaces de recibir la información externa. Estos disparadores de vuelta (beacon) utilizarán un transmisor de frecuencia por encima de 10 GHz (radio u óptica) y un ángulo de haz de media de no más de 36 ° cuando se mide en el punto 3dB, y no se utilizará para la transmisión de los datos desde el Pit al vehículo salvo para marcar la vuelta.~~
~~Los datos de la marca de vuelta deben ser transmitidos en repetidas ocasiones y deben demostrar coherencia.~~
~~e) la comunicación verbal entre el piloto y su equipo por radio.~~

~~La radiación electromagnética entre el 2,0 y 2,7 GHz está prohibida.~~

~~En ningún caso se permitirá que la información emitida por un vehículo pueda dar lugar a que, desde el exterior se pueda modificar ningún elemento técnico o mecánico de este mientras esté en pista.~~

~~16.2. En todos los certámenes puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos, Challenges y Series de España es obligatorio que todos los vehículos vayan provistos de un "transponder" de cronometraje automático fijo para toda la temporada. El Promotor/Organizador del Certamen deberá consensuar con la RFEDA el modelo de este al objeto de que éste sea compatible con los sistemas de cronometraje de los circuitos donde se celebren las competiciones.~~

~~16.3. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje es responsabilidad del concursante.~~

16) VERIFICACIONES

16.1. Las verificaciones deberán establecerse en el horario aprobado por la RFEDA.

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

16.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán penalizados de acuerdo con lo establecido en este reglamento.

16.4. Los Comisarios Deportivos de una competición podrán:

a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo antes, durante y después de un entrenamiento y/o de la carrera.

b) Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.

c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

d) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

16.5. Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada competición de una prueba. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular de la prueba.

17) VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

17.1. Las verificaciones administrativas deberán realizarse siempre antes de la celebración de la primera sesión prevista en el horario. Será preciso que el concursante y el piloto hayan superado dicha verificación para formar parte de cualquiera de estas sesiones:

- Test colectivo previo
- Entrenamientos libres
- Entrenamientos clasificatorios
- Carrera

17.2. Para todo lo relacionado con el procedimiento y aspectos a verificar, será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

18) VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

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

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

18.4. El control fonométrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido será realizado bajo el control de los Comisarios Técnicos en cualquier momento de la prueba.

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

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

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

Deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de estos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y a dirección de carrera la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto (vehículo no conforme), ya sea por motivos técnicos o de seguridad, el vehículo deberá dirigirse a su Box o a Parque Cerrado según corresponda.

18.6. El Director de Carrera y/o de Prueba puede solicitar, durante cualquier momento de una sesión, que cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente sea parado y verificado por los Comisarios Técnicos.

18.7. Se someterá a verificación técnica el número de vehículos previsto en los Reglamentos correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la competición.

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

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

18.10. En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera más de un entrenamiento clasificatorio o más de una carrera en la misma prueba y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintará —si ha lugar— el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

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

18.11. Cuando el Reglamento del Certamen establezca más de un entrenamiento clasificatorio o más de una carrera en la misma prueba, en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar una sesión, el concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva la descalificación de las sesiones anteriores. Excepto que la pieza motivo de la descalificación haya sido cambiada después de las anteriores sesiones, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.

19) PROCEDIMIENTO GENERAL DE PESAJE

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

~~**19.2.** El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.~~

19.2. La báscula aprobada por la RFEDA será la única cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal por defecto si es 1, 2, 3,4 o por exceso en el caso de que sea 5, 6, 7,8 o 9).

19.3. En los casos en los que estos Reglamentos no contemplen un procedimiento de pesaje, el peso de cualquier vehículo podrá ser verificado al final y/o en cualquier momento de los entrenamientos o carrera, a requerimiento de los Comisarios Deportivos.

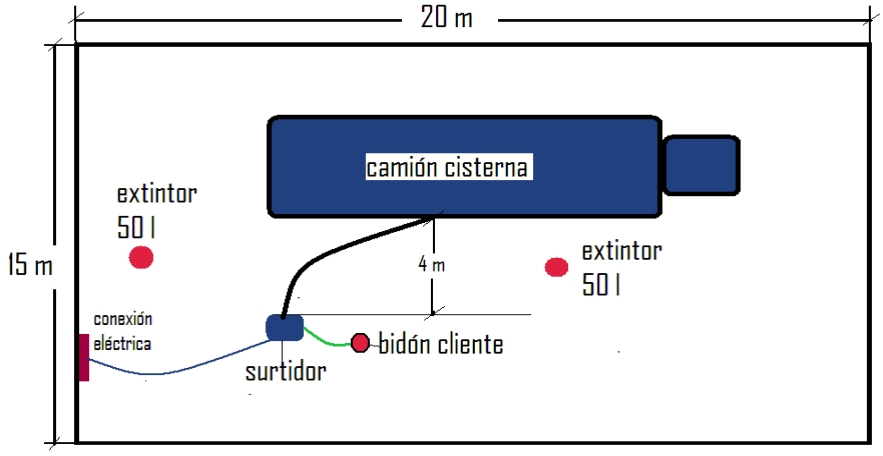
19.4. El pesaje tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.

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

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

20) CARBURANTE

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE. Cualquier información o normativa puntual relativa a los Parques de Refuelling será publicada en el tablón de avisos virtual del certamen correspondiente.



Plano de situación – dimensiones del recinto y ubicaciones (si se establece un suministro oficial).

21) PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

21.1. En el curso de las sesiones solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.

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

a) VÍA RÁPIDA: la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane. La circulación deberá efectuarse obligatoriamente a lo largo de la misma. Todo vehículo que se encuentre en cualquier momento, en esta vía, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

b) VÍA INTERIOR: la vía más próxima a los Boxes, por este motivo es la única zona de Pit Lane donde está permitido trabajar en los vehículos.

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

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

21.4. No está autorizado recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya salido del mismo.

21.5. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.

21.6. Si un piloto sobrepasa su Box o la zona asignada para su equipo en la vía interior, antes de haberse parado, sólo puede acceder a su zona empujando.

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

21.8. Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha.

~~22) NEUMÁTICOS~~

~~22.1. La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia está prohibida durante los entrenamientos clasificatorios y las carreras.~~

~~22.2. Toda modificación o tratamiento, como el rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido.~~

~~22.3. Está prohibido el uso y/o mera presencia de calentadores de ruedas o de cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de estos, durante toda la duración de la prueba, salvo que el Reglamento del Certamen expresamente lo autorice.~~

~~22.4. La limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carreras y su forma de verificación y marcaje durante la prueba estará prevista, si existiese tal limitación, en los Reglamentos del Certamen correspondiente.~~

~~22.5. El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado.~~

~~22.6. En una prueba, no se permite el cambio de neumáticos ya marcados, excepto en el caso de defecto de fabricación dictaminado por el suministrador y autorizado por los Comisarios Deportivos. En este caso no habrá penalización por marcaje fuera del horario previsto.~~

~~22.7. Durante la celebración de los entrenamientos clasificatorios y las carreras, sólo podrán encontrarse en los Boxes los neumáticos marcados para la prueba.~~

~~22.8. Situación de pista mojada~~

~~En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Prueba o de Carrera, la elección de neumáticos es libre.~~

~~La utilización simultánea de neumáticos sliks y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo está prohibido en cualquier circunstancia, expresa autorización previa de la RFEDA en determinados certámenes.~~

~~La declaración de pista mojada en entrenamientos y carrera y el cambio de condiciones meteorológicas queda regulada en los artículos relativos a los entrenamientos, procedimiento de salida y carrera de este Reglamento.~~

~~22.9. El Director de Carrera, así como el concursante afectado, serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos.~~

22) BRIEFING

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

22.2. Todos los concursantes (o sus representantes por ellos designados) y los pilotos de los vehículos admitidos a participar en la competición deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la declaración de asistencia u

hoja de presencia.

22.3. Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing.

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

22.5. Las indicaciones específicas dadas por el director de prueba o de carrera durante el briefing deberán ser publicadas en el documento denominado "Notas del director". Solo podrán incluirse aspectos relativos a la aplicación de procedimientos y cuestiones de seguridad.

Dichas indicaciones deberán contar con la conformidad del Colegio de Comisarios Deportivos y tendrá carácter normativo al considerarse un complemento al reglamento particular.

22.6. En caso de discrepancia entre **las Notas del director o el briefing oral** ~~este documento~~ y el resto de documentación oficial de la prueba (reglamentos, horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán éstos **últimos**.

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

~~**23. PESO**~~

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

23) ENTRENAMIENTOS (LIBRES, CLASIFICATORIOS Y CALENTAMIENTO / *WARM-UP*)

23.1. Existen 3 tipos de entrenamientos:

a) Entrenamiento Libre.

b) Entrenamiento Clasificatorio.

c) Calentamiento / *Warm-up*.

~~**23.2.** Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos clasificatorios de una duración mínima efectiva de 20 minutos.~~

23.2. Un vehículo no puede ser calificado más que por un piloto.

23.3. Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos clasificatorios y haber realizado un tiempo que le califique, excepto los casos contemplados en el artículo relativo a la parrilla de salida del presente reglamento.

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

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

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

23.6. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos clasificatorios serán cronometradas. ~~para determinar la posición de los pilotos a la salida.~~

23.7. Al final de cada sesión de entrenamientos clasificatorios **se publicará una clasificación provisional y una final en los términos que contemple el reglamento deportivo del certamen y respetando los plazos establecidos en la normativa**. ~~el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.~~

~~**23.8.** Si el número de vehículos clasificados en los entrenamientos clasificatorios es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, se designarán dos suplentes en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos.~~

~~Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera (excepto lo establecido en el artículo relativo a "la parrilla de salida" del presente reglamento).~~

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

Desde ese momento, todos los pilotos deberán **cumplir las disposiciones que establezca el reglamento deportivo del certamen.** ~~llevar encendidas las luces de posición establecidas en sus Reglamentos, en el caso de Turismos y la luz trasera en el caso de monoplazas.~~

~~Cualquier infracción podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos.~~

~~23.9. Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.~~

23.9. Si el número de vehículos inscritos en alguna competición superase el número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos, se organizarán tantas mangas de entrenamientos como fuere necesario dividiendo a los vehículos según determinen los reglamentos aplicables o, en los casos no previstos, según el criterio, del Organizador con el acuerdo de la RFEDA.

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

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

~~23.11. Una única sesión de entrenamientos para dos carreras~~

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

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

~~Esta única sesión determinará la Parrilla de la primera carrera y de la segunda carrera.~~

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

24) INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

• Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el Circuito en intransitable.

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

24.6. Neutralización de los entrenamientos *Full Course Yellow*.

a. En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Prueba o Director de Carrera o los Directores Adjuntos lo consideren oportuno, declararán la sesión neutralizada bajo procedimiento *Full Course Yellow*.

Se aplicará el siguiente procedimiento:

- El Director de Prueba/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje

"SESIÓN NEUTRALIZADA - FULL COURSE YELLOW (FCY)".

- Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del Circuito y mostrarán carteles "FCY" (al menos 60 cm x 80 cm con las letras "FCY" escritas en negro, de 40 cm de alto sobre fondo amarillo).
- Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de *Full Course Yellow* no serán tenidos en cuenta.

b. Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de Full Course Yellow, le será aplicada la penalización establecida en el Anexo 1.

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

- Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: "FIN NEUTRALIZACIÓN – FULL COURSE YELLOW (FCY)".
- Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.
- Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización los tiempos volverán a tenerse en cuenta.
- Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a cualquier cancelación seguirán el procedimiento establecido en las PCCCTCE.

25) PARRILLAS DE SALIDA

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

a) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.

b) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del Circuito, etc.)

c) Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la Parrilla de Salida.

25.2. Únicamente los vehículos clasificados en la sesión de entrenamientos clasificatorios y los indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.

25.3. La parrilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera una hora antes de la hora oficial de salida. En el caso de que se celebren dos carreras el mismo día, y la parrilla de salida de la segunda esté confeccionada en función de la clasificación de la primera, la publicación de esta Parrilla se efectuará 30 minutos antes de la salida de la segunda carrera.

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

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

Después de la publicación de la Parrilla de Salida ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

25.4. La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto la sesión de entrenamientos clasificatorios, salvo los casos especiales contemplados en los reglamentos de cada certamen. Si dos o más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

En caso de no disputarse los entrenamientos clasificatorios por causas de fuerza mayor, para la confección de las parillas de las carreras se tendrían en cuenta, si los hubiera, los tiempos de los entrenamientos libres. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputados, se pondría al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se determinará a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos.

25.5. El piloto más rápido en los entrenamientos clasificatorios tomará la salida de la carrera en la posición de la Parrilla marcada como "Pole Position" en cada Circuito o, en un nuevo Circuito, aquella que haya sido designada como tal por la RFEDA.

25.6. El resto de la Parrilla de Salida, excepto en los casos especiales antes mencionados, se formará de acuerdo con los siguientes criterios:

a) En los casos de una sola sesión de entrenamientos clasificatorios, los segundos puestos y sucesivos serán ocupados por el segundo clasificado y sucesivos de los entrenamientos clasificatorios.

b) En los casos de dos mangas de entrenamientos clasificatorios, excepto que existiese una norma específica distinta al respecto en el reglamento deportivo del certamen correspondiente, el segundo puesto de la Parrilla será ocupado por el piloto que haya realizado el mejor tiempo en la otra manga donde no hubiera entrenado el Pole Position. El tercer puesto de la Parrilla será ocupado por el segundo clasificado del grupo donde hubiera entrenado el piloto clasificado para la Pole Position, y el cuarto puesto de la Parrilla por el segundo clasificado de la otra manga

y así sucesivamente.

c) En los casos de más de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados para clasificarse a una sola carrera se aplicará un criterio análogo al descrito en el apartado b).

26) PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO

26.1. Durante la salida de una carrera en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las encargadas de apagar incendios y los Oficiales responsables de mostrar los paneles de Parrilla.

Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos. Únicamente, para los Campeonatos de España y competiciones de Resistencia (carreras de más de 120 minutos), la RFEDA podrá autorizar un procedimiento específico más largo, de 15 o 30 minutos.

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

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

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

26.5. 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

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

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

a) Procedimiento con paneles

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

b) Procedimiento con luces

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

— Señal de 10 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 10 minutos.

— Señal de 5 minutos: se apagará el primer par de luces rojas.

— Señal de 3 minutos: se apagará el segundo par de luces rojas.

— Señal de 1 minuto: se apagará el tercer par de luces rojas.

— Señal de 15 segundos: se apagará el cuarto par de luces rojas.

— Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

26.7. 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

a) Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida desde el mismo.

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

26.8. 3 minutos antes de la hora de salida:

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

b) Cierre de acceso a Parrilla de Salida. Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la Parrilla no estará ya autorizado a hacerlo y partirá desde Pit Lane.

c) Todas las personas —excepto los pilotos, los Oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV— deberán, desde ese momento, abandonar la Parrilla de Salida.

d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no este en el suelo y no tenga las ruedas montadas, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

26.9. 1 minuto antes de la hora de salida:

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

b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de Parrilla.

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

d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la Parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

26.10. 15 segundos antes de la salida:

a) En la Parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas.

b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la Parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.

c) En este caso, Comisarios de Pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

26.11. Inicio de la vuelta de formación:

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

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

b) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los Oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación, pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

c) Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.

d) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la Parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.

e) Un piloto que se encuentre retrasado que al abandonar la Parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de los vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la Parrilla. En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la Parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.

f) Un piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el Pole Position ocupe su posición en la Parrilla de Salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la Parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.

g) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

26.12. Durante la vuelta de formación queda prohibido:

a) Efectuar ensayos de salida. El límite máximo hasta donde está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos y para recuperar puestos en la vuelta de formación cuando el piloto se haya retrasado en la salida, será la **línea de Safety Car 1**.

b) Durante la vuelta de formación el grupo debe mantenerse tan compacto como sea posible.

c) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o de Carrera en el Briefing.

d) Abandonar la formación para entrar en Boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

26.13. Los vehículos que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.

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

26.15. **Cambio de condiciones meteorológicas**:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

1. Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de los 5 habituales.

2. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10'" en blanco.

3. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista. Pasados los primeros 5 minutos se mostrará un panel indicando que restan 5 minutos para cerrar Pit Lane, luego el de 3' y el de 1'. Pasados los 10' se pondrá la luz roja en el semáforo cerrando así el acceso a pista.

4. Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane para acceder a la Parrilla.

5. En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, a una velocidad muy moderada, el Pit Lane entre cada vuelta sin poder en ningún caso atravesar la Parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

6. Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la Parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

b) Después del cierre de Pit Lane:

1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.

2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento estándar.

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

c) Salida inminente de carrera:

1. Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera solicitando que sean presentados los siguientes paneles: el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.

2. Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10'" (fondo rojo).

3. Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.

4. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 minutos, se reiniciará el procedimiento de salida estándar a partir del panel de 5 minutos.

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

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

27) PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA

27.1. La Parrilla tendrá una formación escalonada 1 x 1.

27.2. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo/apagado) operado por el Director de Carrera o por el Director de Prueba.

27.3. 5 minutos antes de la salida, el Safety Car, con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al Circuito y entrará en el Pit Lane.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar del panel de 5 minutos se encenderán las luces correspondientes en el semáforo de salida.

27.4. Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de Parrilla manteniendo su motor en marcha. Un comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla. Cuando todos los vehículos estén parados se mostrará el cartel de 5 segundos (con luces se encenderá las luces de 5, 4, 3, 2 segundos). En cualquier momento después de que aparezca la señal de 1 segundo (en el sistema de luces) o cuando se hayan encendido las luces rojas del semáforo, la salida de carrera se dará apagando todas las luces rojas.

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

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

27.5. Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la Parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:

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

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

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

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

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

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

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta. (3 minutos para carreras por tiempo).

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

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

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

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

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

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

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

Si varios pilotos se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la Parrilla respetará el orden de su posición relativa en la Parrilla anterior.

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

27.7. En el caso en que se aplique el procedimiento de salida retardada descrito en el anterior artículo, la competición contará para el certamen, sin tener en cuenta el número de veces que este procedimiento se haya repetido o que la distancia de la carrera haya sido reducida.

27.8. Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el artículo 32.6.

27.9. Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la Parrilla, el artículo 18.19. no será aplicado y los Comisarios de pista deben empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor. Si después de varias tentativas, este no se pone en marcha, los Comisarios de Pista lo empujarán hasta Pit Lane por el acceso más práctico, donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.

27.10. En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento para aplicar será el establecido para el Safety Car. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC.

28) PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA

28.1. La Parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2.

28.2. Cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el Leading Car o vehículo de lanzamiento, encenderá sus luces destellantes amarillas.

28.3. Con la pancarta de 15" el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

28.4. Tras la pancarta de 15" se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento. En el punto (curva) donde finalice el poder hacer maniobra de zigzag, se mostrará un panel indicativo de Formación de Parrilla. A partir de este punto todos los vehículos deberán ir colocándose en formación de 2x2.



Dimensiones: 100 x 80 cm

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

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

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

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

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

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

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

a) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de Parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.

b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas y el starter mostrara un cartel indicativo de: Vuelta de Formación Adicional. Los vehículos, bajo la dirección del Pole Position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.



Dimensiones: 60 x 80 cm

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

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

29) CARRERA

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

29.2. **No está permitido salir del Pit Lane mientras que el semáforo de salida de pit lane se encuentre encendido en color rojo.** ~~En el supuesto de que el semáforo rojo de salida del Pit Lane pueda estar encendido durante la carrera y algún piloto salga del mismo en esa situación, la infracción será penalizada según lo previsto en el Anexo 1.~~

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

~~**29.4.** Desde ese momento, todos los pilotos deberán llevar encendidas las luces de posición establecidas en sus Reglamentos, en el caso de Turismos y la luz trasera en el caso de Monoplazas.~~

29.4. ~~Cualquier infracción podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos.~~ Una carrera que no haya sido declarada como mojada antes de la salida no tendrá por qué ser interrumpida si durante el transcurso de la misma comienza a llover y el Director de Carrera y/o el Director de Prueba la declaran como carrera mojada mostrando un panel indicador "CARRERA MOJADA" en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

30) NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE SAFETY CAR

En todas las carreras se podrá utilizar un coche de seguridad (Safety Car) para la neutralización de estas por motivos de seguridad. Este coche de seguridad **y su tripulación** deberán **cumplir lo establecido por el anexo correspondiente**. ~~ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. deberá estar provisto de 3 luces rotativas de color naranja en el techo cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.~~

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

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

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

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

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

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

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

30.5. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera **utilizando los medios disponibles y establecidos en la normativa del certamen, de la prueba o en el briefing, los vehículos que determine dirección de carrera podrán adelantar al Safety Car hasta alcanzar la línea de vehículos que circulan tras este. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar.** ~~el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.~~

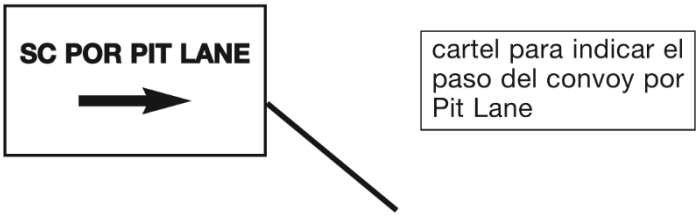
30.6. El Safety Car se utilizará, al menos, hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

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

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

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

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



Cuando el Director de Carrera decida que es seguro retirar el Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces, que será la señal para los pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta y se mostrará el mensaje en los monitores de cronometraje “SAFETY CAR EN ESTA VUELTA”.

En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo.

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

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane se retirarán los carteles de SC y, excepto cuando sea la última vuelta de la carrera, cuando el líder se acerque a la línea (línea de cronometraje) se retirarán las banderas amarillas y se mostrará una bandera verde agitada en la Línea.

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

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

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

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

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

Cualquier piloto que se retrase abandonando la Parrilla no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de los vehículos haya cruzado la línea de salida, y deberá formar al final de la línea de

vehículos que están circulando tras el Safety Car. Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la Parrilla.

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

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

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

31) SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

31.1. Si fuera necesario suspender la carrera porque el Circuito se encuentra bloqueado por un accidente, porque las condiciones meteorológicas o por otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Prueba o de Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los puestos de control ~~y se encenderán las luces naranjas intermitentes en la línea~~.

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

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

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

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

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

31.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

— No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje, pero en base al artículo relativo a la distancia de la carrera, el tiempo de la cuenta atrás restante se parará.

— Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.

— El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.

— Solo se permitirá la presencia de oficiales y miembros de los equipos en la parrilla.

31.5. A menos que lo indiquen los oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida mientras que la carrera esté suspendida En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los oficiales. ~~Se impondrá una penalización de Drive Trough a todo vehículo que sea movido de la vía rápida a cualquier otra parte del Pit Lane~~

31.6. Si han transcurrido al menos **el 75 %** ~~20 minutos~~ del tiempo **o distancia previstos** ~~estipulado~~ de carrera cuando se dé la orden de suspensión, los vehículos se dirigirán al parque cerrado y la carrera no se reiniciará. Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspender la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia.

32) REANUDACIÓN DE LA CARRERA

32.1. El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por otro medio de información. En todos los casos se comunicará como mínimo con 7 minutos de antelación.

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

32.3. Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas si el vehículo ha sido trasladado fuera de la vía rápida o durante una posterior suspensión de la carrera. ~~Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 3 minutos será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.~~

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

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

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

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

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

a) La carrera se reanude en condiciones de mojado y el Director de Carrera estime que es necesario más de una vuelta. Todos los vehículos aún no alineados detrás del Safety Car.

b) Un nuevo incidente ocurra y que requiera otra intervención.

32.7. Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit Lane con una separación entre sí no superior a **5** vehículos.

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

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

32.9. Cualquier piloto que se retrase abandonando la vía rápida y que no sea capaz de restablecer el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car, deberá entrar en el Pit Lane y solo podrá reincorporarse a la carrera cuando el resto de los vehículos haya cruzado el final del Pit Lane. Se aplicará un Drive Trough a todo vehículo que no entre en el Pit Lane si no ha restablecido el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car.

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

32.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación el artículo **relativo a la neutralización de la carrera mediante Safety Car** ~~35 del presente Reglamento~~.

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

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

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

En este caso, la primera parte de la carrera se considerará terminada cuando el vehículo de cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez a la que se haya mostrado la bandera roja.

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

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

33) LLEGADA

33.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera **o completado el tiempo previsto de carrera**.

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

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

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

34) PARQUE CERRADO

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

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

34.3. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos clasificatorios y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

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

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

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

34.7. Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura de este, que se efectuará, **como mínimo,** 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación ~~oficial~~ provisional publicada por la Dirección de Carrera y **siempre a decisión** ~~salvo requerimiento específico~~ de los Comisarios Deportivos.

34.8. En el caso de pruebas con dos competiciones del mismo certamen, el concursante que no se haya clasificado en la primera carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la primera y la segunda carrera para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos, podrá trabajar en su vehículo manteniendo su posición en la Parrilla de Salida de la segunda carrera.

34.9. En el caso de pruebas con dos competiciones del mismo Certamen, si un concursante clasificado en la primera carrera no respetara este tiempo de Parque Cerrado entre la primera y la segunda carrera para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, ocupando directamente la última posición de la Parrilla de Salida de la segunda carrera.

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

34.10. En el caso de pruebas con más de una competición en el que, por razones de organización y espacio, no se disponga de un lugar para llevar a cabo el parque cerrado, este podrá hacerse cumplir en el box o espacio de asistencia de cada equipo. En ese caso, deberán guardarse las mismas condiciones estipuladas para para el régimen de parque cerrado pero adaptadas a estos espacios.

35) CLASIFICACIÓN

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

De acuerdo con lo establecido en el CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la fotofinish será la que establezca el citado orden de llegada.

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

35.3. En carrera, quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizadas por el vencedor (redondeando a la unidad superior), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la competición en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros)

35.4. La clasificación provisional firmada por el director de prueba (o de carrera en caso de no haberlo) será publicada inmediatamente después de finalizar los entrenamientos libres, clasificatorios o la carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

Los Comisarios Deportivos podrán publicar una clasificación provisional revisada, publicada después de la clasificación provisional del director de carrera y que incluya las penalizaciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento y que servirá para elaborar la Parrilla de Salida, a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

Transcurrido el período de presentación de reclamaciones establecido sin haberse presentado ninguna podrá procederse a la apertura el parque cerrado para todos o parte de los vehículos. En el momento en el que, además, se hayan completado las Verificaciones Técnicas, la clasificación final será firmada por los Comisarios Deportivos. Si el campeonato prevé más de una competición por prueba, la clasificación de la primera no será definitiva hasta -al menos- declararse definitiva la de la última.

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

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

36) ENTREGA DE PREMIOS

36.1. Los pilotos que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento de este.

37) RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN

37.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y el Código Deportivo Internacional, acompañada de la caución correspondiente.

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito o ingreso en cuenta. En ningún caso será aceptado como forma de pago efectivo, cheque o talón bancario.

37.2. Conforme a lo indicado en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y el Código Deportivo Internacional, toda apelación deberá ser interpuesta en la forma y plazos establecidos, acompañada de la caución correspondiente.

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito o ingreso en cuenta. En ningún caso será aceptado como forma de pago efectivo, cheque o talón bancario.

37.3. Las partes interesadas por una decisión tienen la posibilidad de solicitar el derecho de revisión en los términos lo establecidos en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

38) CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS, CHALLENGES Y SERIES

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

Será de obligado cumplimiento lo establecido en las PCCCTCE.

38.2. Los puntos para cada título serán atribuidos en cada prueba según el baremo marcado en los correspondientes Reglamentos del certamen en cuestión.

38.3. Los Premios y los puntos atribuidos a los participantes llegados “ex aequo” serán sumados y repartidos entre ellos.