



LPC CHAMPIONSHIP

INDICE

Art 1.	Organizador	3
Art 2.	Orden de prelación.....	3
Art 3.	Derechos de inscripción	3
Art 4.	Participantes.....	4
Art 5.	Obligaciones mínimas	4
Art 6.	Horario de la prueba	4
Art 7.	Números de competición.....	4
Art 8.	Vehículos admitidos	4
Art 9.	Duración de entrenamientos y carreras	6
Art 10.	Pases por equipos	6
Art 11.	Oficiales	6
Art 12.	Sanciones.....	6
Art 13.	Sanciones de tiempo	8
Art 14.	Telemetría y aparatos de cronometraje	9
Art 15.	Disciplina general de seguridad	9
Art 16.	Verificaciones	12
Art 17.	Neumáticos	13
Art 18.	Peso del vehículo.....	13
Art 19.	Pit Lane y asistencia en los boxes.....	14
Art 20.	Briefing	15
Art 21.	Entrenamientos cronometrados oficiales.....	15
Art 22.	Interrupción de los entrenamientos	16
Art 23.	Parrilla de salida	17
Art 24.	Procedimiento de salida.....	17
Art 25.	Parque cerrado.....	18
Art 26.	Neutralización de carrera con Safety Car.....	19
Art 27.	Suspensión de la carrera	21
Art 28.	Reanudación de la carrera	21
Art 29.	Clasificación.....	22
Art 30.	Reclamaciones.....	23
Art 31.	Apelaciones	23
Art 32.	Pódium	23
Art 33.	Puntuación	23

Art 34. Resultados a retener	24
Art 35. Trofeos	24

Art 1. Organizador

SPV Racing , con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo realiza la **LPC Championship**.

Comité Organizador

Raúl García Isern
Adrián Osuna Rodríguez
Alejandro López Postigo

Datos de contacto:

Adrián Osuna Rodríguez
Avda. Matías Sáenz de Tejada 6
Fuengirola 29640
Málaga
Tel. +34 634169285
Correo electrónico: racingmotor26@gmail.com

Citas:

2022

12-13 diciembre Portimao

2023

14-15 enero Estoril
11-12 febrero Jerez
18-19 febrero Ricardo tormo
4-5 marzo Navarra
11-12 marzo Montmelo

Art 2. Orden de prelación

Será de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
- El Reglamento Deportivo de los Campeonatos Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito.
- Los Reglamentos Deportivo y Técnico de la LPC Champions.
- El Reglamento Particular de la prueba.

El Código Deportivo Internacional (en adelante CDI) prevalece para los trámites de reclamación, apelación y procedimientos.

Art 3. Derechos de inscripción

Las inscripciones se formularán a través de la web de organizador de la prueba (www.lpcracing.com) siendo el derecho de inscripción de **1450 €** + IVA. Las solicitudes se formularán antes de las 00:00 horas del martes de la misma semana de la prueba.

Hasta el inicio de las verificaciones técnicas, un concursante podrá cambiar de piloto siempre y cuando lo comunique al Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba y cuente con el visto bueno del mismo. Al término de las verificaciones técnicas se publicará una lista con los participantes que pueden formar parte de la prueba, siendo inamovible el cambio de piloto por un participante.

Cualquier modificación de la solicitud de inscripción con el objetivo de falsear los datos será motivo de exclusión de la prueba sin reembolso del importe de derecho de inscripción.

Art 4. Participantes

La LPC Championship es un Certamen de carácter estatal y está reservado a pilotos provistos de la licencia de piloto definida en el Anexo 10 de las PCCCTCE. Siendo un certamen que se disputa en dos años, todos los participantes deberán estar en posesión de licencias válidas y en curso en el momento de su participación (2022 y 2023).

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

La edad mínima de los participantes debe ser de 16 años cumplidos durante el año de solicitud de la licencia.

El número máximo de participantes admitidos durante la prueba será el establecido en función de la homologación de la que disponga el circuito en el que se dispute la prueba, de acuerdo con el Anexo “O” de la FIA.

Art 5. Obligaciones mínimas

Los concursantes se asegurarán de que todo equipo conozca la reglamentación vigente, así como que sus vehículos respetan las condiciones adecuadas de seguridad conforme a la reglamentación aplicable.

Art 6. Horario de la prueba

El horario de la prueba a disputar será el aprobado en el Reglamento Particular de la misma, el cual se publicará en el tablón de anuncios designado por el Organizador con suficiente antelación (www.lpcracing.com).

Art 7. Números de competición

El dorsal será de 14 mm de alto por 66 mm de ancho. El fondo del número será un cuadrado de 12 mm por 12 mm de ancho de color negro y el color del número será amarillo. El resto del espacio del dorsal será de color blanco y se usará para los patrocinadores elegidos por el Organizador.

En el frontal los vehículos llevarán otro número sin el espacio en blanco para los patrocinadores, siguiendo las medidas mencionadas anteriormente.

Art 8. Vehículos admitidos

Los vehículos admitidos en la prueba serán los siguientes:

Se admitirán más vehículos siendo antes supervisado por el comité organizador.

VEHICULOS ADMITIDOS (pesos sin piloto)			
Radical SR1	440 – 490 Kg	160 - 205 cv	Suzuki 1100 / 1300cc 4 cilindros
Radical PR6	460 - 480 Kg	195 - 260 cv	Suzuki 1340 / 1500cc 4 cilindros
Radical SR3 y versiones	540 - 615 Kg	195 - 260 cv	Suzuki 1340 / 1500cc 4 cilindros
Radical SR8 y versiones	670 – 725 Kg	400 - 450 cv	RPE 2700cc 8 cilindros
Radical SR10	725 Kg	431 cv	RPE Ford 2261cc 4 cilindros
Ligier JS P4	920 Kg	385 cv	Ford V6 - 3,7 litros
Ligier JS2 R	1040 Kg	350 cv	Ford V6 24S 3.7l
Funyo SP05 EVO	670 kg	270 cv	Peugeot EP6DTR 1.598 L
Praga R1	643 Kg	365 cv	4 R-A F4R Praga T 2L
KTM X-Bow R	790 kg	300 cv	TFSI de 2 litros
KTM X-Bow RR	810 kg	430 cv	TFSI de 2 litros

Revolution 500 SC	834 Kg	500 cv	Ford 3700 cc 6 cilindros
Revolution 427	820 kg	427 cv	Ford 3700 cc 6 cilindros
*** Otros coches de competición consultar al organizador			

Ejemplos de clases

LPC Championship General

- Radical SR1
- Funyo SP05 EVO
- KTM X-Bow R
- Radical SR3
- RadicalPR6
- Revolution
- Ligier JS P4
- Ligier JS 2 R
- Radical SR8
- KTM X-Bow RR
- Radical SR10
- Praga R1

Clase Radical 1:

- Radical SR1

Clase Radical 2:

- Radical SR3 y Radical PR6

Clase Radical 3:

- Radical SR8 y Radical SR10

Clase Ligier 1:

- Ligier JS2 R
- Ligier JS P4

Clase Funyo 1:

- Funyo SP05 EVO

Clase Praga 1 :

- Praga R1

Clase KTM 1:

- KTM X-Bow R
- KTM X-Bow RR

Clase Revolution 1 :

- Revolution 500SC
- Revolution 427

Art 9. Duración de entrenamientos y carreras

La duración de los entrenamientos libres y cronometrados serán de 20 minutos cada uno. Cada carrera tendrá una duración de 40 minutos, con una parada obligatoria.

Entre el final del entrenamiento cronometrado y el inicio de la primera carrera no podrán transcurrir menos de 45 minutos.

Durante el transcurso de cada carrera el participante ha de entrar a Pit Lane y realizar una parada* (se contarán a partir de la detención completa del vehículo) , que serán cronometrados por la organización. En caso de disponer de dos pilotos por vehículo, este tiempo será utilizado para el cambio de pilotos. Este procedimiento sólo será de aplicación entre el minuto 15 y 25 de la carrera. El minuto 15 y 25 se señalarán con un cartel de Pit Lane abierto y Pit Lane cerrado.

*El tiempo de parada se decidirá en cada meeting.

Art 10. Pases por equipos

- 1 pase de piloto (según inscripción).
- 1 pase para manager del equipo.
- 4 pases de Pit Lane para mecánicos.
- 2 pases de paddock.

Los pases serán entregados según características del circuito o prueba, o las necesidades de organización de la propia prueba.

Art 11. Oficiales

Para el desarrollo de la prueba se nombrarán los siguientes oficiales:

- El Director de carrera y su/s adjunto/s.
- El Presidente de Comisarios Deportivos y comisarios deportivos (hasta 3).
- Delegado Técnico.

El resto de los oficiales serán nombrados en un anexo correspondiente. Todos los oficiales tendrán la licencia correspondiente a su función en vigor el año en el que se realice la prueba.

El Director de carrera deberá mantenerse en la zona de control y en contacto por radio con todos los puestos de comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y desde el despliegue del cartel de "5 minutos" hasta que el ultimo vehículo pase la línea de llegada.

Los Comisarios Deportivos y los demás oficiales, deben mantenerse localizables por el director de Carrera en todo momento, así como los concursantes de la prueba.

Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y de las carreras, así como todas las instrucciones de los oficiales, que así sea acordado por ellos, serán colocados en el tablón de anuncios de la prueba.

Las señales serán mostradas durante la prueba a los participantes mediante las banderas y carteles previstos en el CDI. En caso de usarse paneles luminosos, serán conforme a la normativa FIA.

Art 12. Sanciones

Todas las decisiones de sanciones previstas por los Comisarios Deportivos, así como el director de Carrera deberán ser conformes a las previstas en este reglamento, en el CDI o en otras disposiciones que sean de aplicación conforme al artículo 2 de este reglamento.

"Incidente" significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

- Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- Constituya una violación de la normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- Provoque una colisión
- Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- 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.

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

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

Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un “incidente”, las penalizaciones previstas en la reglamentación vigente

Con carácter general, los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un “incidente”, las penalizaciones indicadas a continuación:

- 1) Advertencia;
- 2) Amonestación;
- 3) Multa;
- 4) Cumplimiento de actividades de interés general;
- 5) Supresión de la vuelta o de las vueltas de clasificación y entrenamiento de un Piloto;
- 6) Imponer una pérdida de posición(es) en la parrilla;
- 7) Obligar a un Piloto a tomar la salida de la Carrera desde la vía de los boxes;
- 8) Penalización de tiempo;
- 9) Vuelta(s) de penalización;
- 10) Imponer una pérdida de puesto(s) en la clasificación de la Competición;
- 11) Penalización de paso por la vía de los boxes;
- 12) Stop & Go y Stop & Go con un tiempo de parada prescrito;
- 13) Descalificación

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 licenciado en un “Incidente”.

Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales 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) 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 sanciones deben establecerse indicando el momento de su aplicación (como norma habitual en las 3 primeras vueltas de la carrera).

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

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

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

Art 13. Sanciones de tiempo

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

a) Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregará una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.

b) Desde el momento en que se ha señalado en el puesto de Dirección de Carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.

c) Definiciones:

- Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.
- Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "stop" escrita en blanco.

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

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

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.

e) En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Todas las vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las 3 vueltas.

f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las 3 últimas vueltas o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:

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

Ninguna sanción será impuesta sin aplicar la reglamentación correspondiente.

Art 14. Telemetría y aparatos de cronometraje

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.

Art 15. Disciplina general de seguridad

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

Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las competiciones de Velocidad en Circuito lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE.

Esta totalmente prohibido a los pilotos, conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de exclusión.

Únicamente, un vehículo puede ser empujado en dirección contraria para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios. Un piloto no puede jamás empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Comisarios.

Durante las sesiones de entrenamientos y carreras, los pilotos solo podrán utilizar la pista y en todo momento deberán respetar lo previsto en el Código de conducción en Circuitos publicado por la FIA como parte del CDI (Anexo L).

Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser negociadas por los pilotos como deseen, mientras se mantengan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Para disipar cualquier duda las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran parte de la misma pero no los bordillos y/o pianos. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda.

Las penalizaciones por el incumplimiento de este artículo están recogidas en el resumen de penalizaciones.

En particular está prohibido:

- a) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.
- b) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos en la totalidad de los mismos y en carrera.

Las penalizaciones por el incumplimiento de este artículo están recogidas en el resumen de penalizaciones llamado Anexo I.

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

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 . A estos oficiales se les dotará de los medios oportunos para realizar su labor y utilizarán chalecos reflectantes.

Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte del concursante que adelanta, o más de un cambio imprevisto o anormal de dirección por parte del piloto adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la descalificación.

Si el piloto del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los Comisarios le señalarán el hecho mostrándole una bandera azul, advirtiéndole que otro piloto quiere sobrepasarle, debiendo respetar la bandera azul señalizada.

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

Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso se presentará la bandera azul a los conductores.

La sanción aplicada a los pilotos que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la descalificación.

Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la pista para evitar ser adelantados por otro conductor serán sancionados, como mínimo, con una penalización en tiempo de 5 segundos que será añadida al tiempo total de carrera realizado por dicho piloto, pudiendo llegar a la descalificación sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

La repetición de faltas, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista) podrán llegar hasta la exclusión de la carrera de los pilotos en cuestión a juicio de los Comisarios Deportivos. La pista solo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

Si un vehículo se para durante los entrenamientos o la carrera, será retirado de la pista o de sus inmediaciones tan rápido como sea posible, de forma que su presencia no constituya un peligro, o no suponga una molestia a otro participante o no dificulte el desarrollo de los entrenamientos o carrera.

Si el piloto no es capaz de sacar el vehículo de una posición peligrosa, será el deber de los oficiales de pista ayudarlo. 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 I de este Reglamento.

Si la asistencia de los oficiales de pista es necesaria para recuperar un vehículo parado, sin la intervención de asistencia mecánica externa, los Comisarios Deportivos podrán cancelar el mejor tiempo realizado por el piloto.

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

Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el comienzo del procedimiento de salida hasta el levantamiento del parque cerrado ninguna materia o sustancia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo, excepto lo expresamente autorizado.

Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s) o carrera(s) –encendido de la luz verde del semáforo- y hasta que todos los vehículos hayan llegado al parque cerrado, por sus propios medios o de 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.

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

Está prohibido:

- a) Empujar un vehículo para cruzar la línea de llegada.
- b) Empujar un vehículo para arrancarlo (en la pista, o en el Pit Lane).

Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones, previstas en Reglamento, con los medios de abordaje será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

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

Los vehículos que abandonen el Pit Lane no podrán traspasar ninguna línea blanca continua pintada a la salida del Pit Lane, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por la pista, salvo caso de fuerza mayor, así entendidos por los Comisarios Deportivos de la prueba.

Una o más banderas amarillas mostradas en los puestos de señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar.

Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Velocidad en Circuito.

En un sector con bandera amarilla o varias, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser más lento – en un 1" al menos - respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento. En

este caso se seguirá el procedimiento establecido en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Velocidad en Circuito

Art 16. Verificaciones

Las verificaciones se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el Reglamento Particular de la prueba.

Las verificaciones técnicas preliminares salvo disposición en contrario se realizarán en el Box de verificaciones, siendo requisito para pasar las mismas que los números de carrera y nombre del piloto este colocado en el lugar establecido.

Las verificaciones de documentación se realizarán en el lugar establecido en el Reglamento Particular de la prueba.

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.

Los Comisarios Deportivos de una competición podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un antes, durante y después de los entrenamientos y/o de la carrera.
- b) Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar a su seguridad o cuestionar su conformidad o que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos, que señalaran a los Comisarios Deportivos o al director de Carrera, la conformidad o no del vehículo.

En este último supuesto (no conforme por motivos técnicos o de seguridad) se dirigirán a su box o al parque cerrado según proceda.

El director de Carrera y/o de Prueba podrá requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de verificación de cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente.

Inmediatamente después de la llegada de los entrenamientos oficiales y de cada una de las carreras, todos los vehículos irán directamente al Parque Cerrado por la vía más rápida.

Las verificaciones técnicas de oficio serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el parque cerrado y los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

Las verificaciones técnicas de oficio 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. Así mismo se podrá recurrir a dos mecánicos, designados por el concursante o su representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

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 piezas retenidas.

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

Todos los vehículos podrán ser controlados tras los entrenamientos cronometrados oficiales o cualquier otra manga con relación a su peso.

Los concursantes aceptan que para las verificaciones de oficio no se les reconozca ninguna compensación económica, incluso en el caso de resultar aquella favorable.

Si un concursante que fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintara, 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.

Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación y precintados por los Comisarios Técnicos.

Los lastres no declarados no podrán ser tenidos en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

Art 17. Neumáticos

La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia está prohibida durante los entrenamientos oficiales y la carrera.

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

Corresponde al director de Carrera y/o de prueba y solo a ellos, juzgar si la pista esta húmeda o mojada y, en este segundo caso, la decisión se comunicara a todos los concursantes lo más rápidamente posible.

Cuando se haya determinado por el director de Carrera y/o Competición condiciones de pista mojada, la utilización de neumáticos (de seco o de agua) es libre.

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

Cualquier tipo de anomalía detectada se notificará a los Comisarios Deportivos.

Está prohibido el uso y/o mera presencia de calentadores de ruedas o de cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de los mismos, durante toda la duración de la prueba.

No hay limitación en el número de neumáticos a usar durante una prueba.

Art 18. Peso del vehículo

Durante toda la prueba, deberá respetarse el peso mínimo del vehículo.

Se entiende por peso mínimo del vehículo, lo dispuesto en el art. 254 anexo J (peso del vehículo con todos los depósitos de líquidos de lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, al nivel normal de funcionamiento, excepto los depósitos de lava parabrisas o faros, sistemas de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua, que estarán vacíos). Este peso deberá respetarse en cualquier circunstancia y momento, durante los entrenamientos y carreras.

La bascula oficial será la del Comité Organizador (o en su defecto, la designada por la RFEDA) y esta será la única, cuyas mediciones se considerarán validas, siendo 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).

Una vez finalizadas la sesión de entrenamientos cronometrados y carreras, los vehículos deben de tener un mínimo de 4 litros de combustible en el depósito a la entrada del parque cerrado, para posibles tomas de muestras por parte de los Comisarios Técnicos.

El pesaje tendrá lugar bajo el control de los Comisarios Técnicos, con el motor apagado.

Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el concursante será sancionado, excepto si la deficiencia en el peso fuera debida a una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

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

Si existiera irregularidad en el peso, los verificadores entregaran por escrito al piloto, terminada la operación, el resultado de dicho pesaje, la hora y fecha en el que tenga lugar.

El vehículo que no sea capaz de alcanzar el emplazamiento de pesaje por sus propios medios, será colocado bajo el cuidado exclusivo de los Comisarios de Pista y Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevaran el vehículo a la báscula, donde será sometido al procedimiento antes descrito.

Ningún material o sustancia sólida, líquida o gaseosa podrá añadirse o retirarse del vehículo o el piloto, antes o durante el pesaje.

Después de la carrera:

Cuando los Comisarios Deportivos así lo decidan, todo vehículo designado que cruce la línea de llegada ira, por la ruta más directa (y sin la intervención o ayuda de nadie que no sea, en caso de necesidad, los comisarios), al lugar de pesaje, donde el vehículo será pesado, según la decisión de los Comisarios Deportivos, con el motor apagado, sin el piloto ni su indumentaria y ninguna sustancia material o de ninguna naturaleza podrá ser añadida, puesta o retirada del vehículo, entre el tiempo en que cruza la línea de llegada y el termino del pesaje.

Cualquier vehículo designado por los Comisarios Deportivos que sea incapaz de cruzar la línea y/o alcanzar el Parque Cerrado por sus propios medios, será colocado bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista y los Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevaran el vehículo al Parque Cerrado, donde será pesado de la forma mencionada.

Art 19. Pit Lane y asistencia en los boxes

Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane se denomina "vía rápida". La vía más próxima a los boxes se denomina "vía interior".

La única zona donde está permitido trabajar en los vehículos es la "vía interior".

Todo vehículo que se encuentre en la "vía rápida" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha, incluso si el vehículo está siendo empujado.

Los concursantes no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit Lane . Se sancionará con una multa el incumplimiento de esta norma.

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

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrán ser realizadas en la zona del Pit Lane que se encuentre frente al Box asignado a cada participante.

En ningún caso un piloto puede dar marcha atrás en la zona de Pit Lane o saliendo de su box, salvo si es empujado. Así, si un piloto sobrepasa su box antes de haberse parado, no puede volver al mismo nada más que siendo empujado.

En un Prueba de varias pruebas, los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del director de Carrera y/o Competición. Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y con el motor parado.

Está prohibido abastecer de aceite durante la carrera y entrenamientos. Todos los orificios de relleno deben tener taladros, de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

Todos los boxes de equipos participantes en las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados o las carreras deberán mantener abiertas sus puertas durante la duración de las mismas. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de Pit Lane .

Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carreras, los vehículos podrán recibir asistencia en el interior de su box hasta el momento en que salgan por primera vez del mismo.

A partir de ese momento, todas las operaciones de reparación y mantenimiento que se realicen en los vehículos deberán hacerse en la "vía interior".

Después de las sesiones de entrenamientos oficiales o carrera los vehículos ingresaran obligatoriamente en el parque cerrado, incluso si han acabado antes sus entrenamientos o han abandonado por cualquier motivo antes del final de la carrera, salvo indicaciones expresas de los comisarios.

Art 20. Briefing

En cada prueba se deberá realizar un briefing. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba, deberán estar presentes durante todo el briefing y firmar la hoja de asistencia.

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

El director de Carrera y/o el Director de Competición serán los responsables de llevarlo a cabo.

Antes de empezar el briefing, cada piloto y concursante (o representante nombrado) recibirá un documento escrito en el que obligatoriamente se incluirán los siguientes aspectos:

- Longitud del circuito.
- Curvas identificadas por números.
- Línea SC1.
- Línea SC2.
- Línea bandera roja.
- Punto hasta donde está permitido el final de zigzag durante la vuelta de formación.
- Ubicación de la parrilla. Ubicación de la pole position. Ubicación de la línea de llegada y cronometraje.
- Ubicación punto final del zigzag durante la vuelta de formación.
- Ubicación zona de sanción de Stop & Go.
- Ubicación del semáforo de Salida.
- Ubicación del parque cerrado.
- Ubicación de las verificaciones técnicas finales.
- Ubicación de Dirección de Carrera, Comisarios Deportivos y secretaria.
- Plano del circuito.
- Horarios definitivos.

En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial de la prueba (reglamentos, horarios, complementos, etc.), siempre prevalecerán estos.

Los Comisarios Deportivos convocaran al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing, así como comunicarle la sanción correspondiente.

Art 21. Entrenamientos cronometrados oficiales

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

Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos

cronometrados oficiales y haber realizado un tiempo que le clasifique, excepto por autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

Durante los entrenamientos, un semáforo rojo / verde estará colocado a la salida del pit- lane. Los vehículos solo podrán salir del Pit Lane cuando el semáforo verde este encendido. Además, una bandera azul, o un semáforo azul intermitente, será mostrado a la salida de los boxes con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen si otros vehículos se aproximan por la pista.

Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

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

- Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito).
- Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos durante los entrenamientos está prohibido. El tiempo para la sesión de entrenamientos cronometrados vendrá reflejado en el horario de la prueba.

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

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

Si por causas de fuerza mayor, así entendidas por el Colegio de Comisarios Deportivos, un equipo no pudiera tomar parte en la tanda de entrenamientos cronometrados oficiales, este tomara la salida en la carrera en último lugar.

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

Art 22. Interrupción de los entrenamientos

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

La decisión de parar los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

El Director de Competición o de Carrera, podrá interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo, como él crea necesario, para despejar la pista o permitir la retirada de un vehículo.

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.

Solo en los casos de entrenamientos libres u oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho periodo después de una interrupción de este tipo.

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

Cuando la señal de interrupción sea dada, mediante bandera roja, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresaran lentamente a los 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.

En un incidente que no se requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Competición o de Carrera o sus adjuntos lo consideren oportuno, podrán declarar la sesión neutralizada y aplicar entonces el procedimiento de "sesión neutralizada (Full Yellow)", descrito en el Art. 29.6 del RDC (RFEDA en Circuito).

Art 23. Parrilla de salida

La parrilla de salida, salvo lo contemplado en otros reglamentos particulares, se elaborará de la siguiente manera:

Cuando existan 2 sesiones de entrenamientos cronometrados, la primera tanda de entrenamientos cronometrados oficiales servirá para determinar el orden de salida de la primera carrera, y la segunda tanda -si la hubiera- para la segunda.

Cuando exista una sola sesión de entrenamientos cronometrados y dos carreras, la parrilla de la primera carrera lo será con los mejores tiempos de la sesión de entrenamientos y para la segunda carrera lo será con el segundo mejor tiempo de la sesión de entrenamientos cronometrados.

En caso de empate en tiempos, la prioridad será otorgada el que lo haya obtenido primero.

En caso de que se celebre una sola carrera, la parrilla de salida será publicada el día de la carrera una hora antes de la hora oficial de salida de la prueba.

En el caso de que se celebren dos carreras la segunda parrilla será publicada 30 minutos antes de la hora oficial de salida.

Todo participante que por circunstancias mecánicas no pueda tomar parte en la carrera, deberá comunicarlo al director de Carrera para proceder a la modificación de la parrilla, por escrito, rellenando el documento que le proporcionará el organizador, antes de su hora oficial de publicación y admitir, en el caso de que hubiera vehículos de reserva, tantos vehículos, como participantes hayan abandonado, que serán admitidos en los últimos puestos de parrilla.

Una vez publicada la parrilla, los puestos que queden libres por cualquier motivo no podrán ser ocupados por otro participante. Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al director de Carrera será sancionado.

Una vez publicada la parrilla, esta no podrá ser modificada salvo causas de fuerza mayor, con la debida publicidad.

El acceso a la parrilla finalizará tres (3) minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera (bandera verde).

Cualquier vehículo que en este momento no haya accedido a la parrilla, no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá desde el Pit Lane . Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 7 metros en sentido longitudinal.

Art 24. Procedimiento de salida

Salvo disposición en contra según el procedimiento de salida dictado por el director de Carrera, estará previsto SALIDA PARADA. Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos.

Una vez situado el vehículo en su lugar correspondiente de la Parrilla de Salida, se deberá apagar el motor antes de comenzar el procedimiento de Salida.

Para la señalización del puesto de salida de parrilla, el Organizador proporcionará un “dorsal vertical” que un miembro del equipo tendrá que tener visible en la línea del cajón de salida que le corresponda a su piloto. También se le mostrará a su piloto desde el muro de boxes tras la vuelta de formación, retirando el mismo una vez colocado el vehículo en el cajón de salida.

El equipo será el responsable del mantenimiento de este dorsal.

Dependiendo de cada circuito, el procedimiento de salida podrá ser con paneles o con luces. Los participantes serán informados del procedimiento de salida en el briefing. Los carteles de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, deberán de ir acompañados por una señal sonora, que garantice que sea oído por el último participante.

Todo el procedimiento de salida, inicio de vuelta de formación, carrera, neutralización, salida retardada, vuelta de formación adicional, suspensión de la carrera y reanudación de la misma, se hará conforme a lo previsto en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito (Arts. 31 a 38).

La alteración del procedimiento de salida en alguno de los campeonatos que comprende este reglamento puede ser alterado. De ser así, estará expresado en el reglamento específico de cada campeonato o copa.

Art 25. Parque cerrado

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

Los Comisarios Deportivos, podrán eximir a los pilotos de entrar en el Parque Cerrado de la primera carrera, dependiendo del programa horario previsto.

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.

El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos 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 Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo al Parque Cerrado.

El reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la línea de llegada y la entrada del Parque Cerrado.

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

Tras finalizar la sesión de entrenamientos cronometrados y la primera carrera, todos los vehículos se dirigirán al Parque Cerrado, salvo disposición en contrario autorizada por los Comisarios Deportivos y el concursante pondrá a disposición de los Comisarios Técnicos, un mecánico del equipo para eventuales verificaciones técnicas.

En el caso de que se decidiese que el Parque Cerrado fuese en el box correspondiente a cada participante, estos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los comisarios. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de Pit Lane .

Para garantizar el cumplimiento del régimen de parque cerrado los vehículos serán precintados por los Comisarios Técnicos, si procede, siendo responsabilidad de los concursantes este cumplimiento.

Si después de la celebración de la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales o entre la primera y la segunda sesión (si se programaran dos) algún concursante necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para reparar su vehículo deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quien deberá autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación que hubiera obtenido y saldrá en último lugar de la parrilla de salida correspondiente.

Cualquier 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 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.

Si después de la celebración de la primera carrera algún concursante necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para poder reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quienes deberán autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación en la primera carrera, así como primas y premios si los hubiera.

En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de la clasificación de la segunda sesión de entrenamientos cronometrados oficiales, más una penalización. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, como mínimo, un mecánico preparado junto al acceso del mismo, por si es necesaria su intervención y para facilitar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

Cualquier vehículo que haya participado tanto en entrenamiento oficiales como en carrera, deberá de asistir al parque cerrado en el momento de finalizar su sección, independientemente del tiempo transcurrido o del número de vueltas que haya dado, aunque aún no haya finalizado la sección de entrenamientos o carrera.

Art 26. Neutralización de carrera con Safety Car

Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.

Al inicio de cada 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 Competición y/o el director de Carrera. Será utilizado únicamente si los concursantes o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

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.

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.

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

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

- Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car (luz verde trasera).
- Cualquier vehículo que entre en Pit Lane podrá pasar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car.
- Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car.

- Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane puede ser adelantado por los vehículos una vez éste haya cruzado la 1ª Línea de Safety Car.
- Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

Cuando sea ordenado por el director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car.

Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen el convoy de vehículos que circulan tras el Safety Car.

El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él.

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.

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

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

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes o bandera verde en la línea. Las banderas verdes se desplegarán hasta que el último vehículo haya pasado por la Línea.

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

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

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.

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

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

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

Art 27. Suspensión de la carrera

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

Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en una línea en el lado en que se encuentre la pole position, apagando el motor.

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

Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 5 minutos al tiempo máximo de carrera.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros autorizados de los equipos.

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

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

Todos los vehículos que se encuentren en el Pit Lane serán autorizados a salir del Pit Lane una vez que la carrera se haya reanudado, pero aquellos vehículos que se encontraran en la entrada del Pit Lane o en Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrán antes que los demás.

Aparte de lo anterior, cualquier vehículo que intente reanudar la carrera desde el Pit Lane podrá hacerlo en el orden en que llegaron al mismo por sus propios medios, a menos que otro vehículo fuera indebidamente retrasado.

Art 28. Reanudación de la carrera

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 5 minutos de antelación.

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

Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas y el vehículo debe estar en el suelo. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas o el vehículo no esté en el suelo cuando se muestre el panel de 3 minutos será penalizado.

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

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

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 vehículos hayan abandonado la parrilla, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia el Pit Lane.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 y no puede ser reanudada 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.

Art 29. Clasificación

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

Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 minutos para realizar su última vuelta, esta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia cubierta por dicho vehículo.

Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% (salvo disposición en contrario en alguno de los reglamentos específicos de los Campeonatos o Copas incluidos en este reglamento) del número de vueltas realizado por el vencedor de su Categoría (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la línea de meta después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

La clasificación provisional firmada por el director de Carrera será publicada después de la carrera, será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código o Reglamento Deportivo.

Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 minutos) sin haberse presentado ninguna o inmediatamente después de resueltas las reclamaciones presentadas sin que ningún concursante haya presentado intención de apelación, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del parque cerrado.

Si, por el contrario, transcurrido ese tiempo de 30 minutos, no pudiera firmarse la clasificación oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran ser afectados, los motivos por los cuales está pendiente la citada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

En cualquiera de los casos, la clasificación provisional de la primera carrera será definitiva cuando sea definitiva la clasificación oficial de la segunda carrera.

En caso de haberse presentado una intención de apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, gasolina, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva.

En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

Art 30. Reclamaciones

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Artículo 13 del C.D.I.

Art 31. Apelaciones

Conforme a lo establecido en el Artículo 15 del C.D.I., todo concursante tiene el derecho de apelar las decisiones de los Comisarios Deportivos de una prueba en la forma y plazos establecidos en el citado capítulo.

Art 32. Pódium

En cada una de las carreras de cada prueba, se efectuará un reparto de trofeos, dicha entrega se realizará al finalizar todas las carreras de la prueba.

Los deportistas que se hayan hecho acreedores de un trofeo, deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

Está prohibido el acceso al pódium de personas ajenas a la ceremonia, incluidas azafatas, menores de edad, familiares o personas identificadas con marcas comerciales que no sean estrictamente las pertenecientes al patrocinador o patrocinadores del propio campeonato.

Art 33. Puntuación

Para todas las categorías y trofeos y por carrera disputada se establece el siguiente sistema de puntos según el siguiente cuadro:

- 1ª posición 20 puntos
- 2ª posición 17 puntos
- 3ª posición 15 puntos

- 4ª posición 13 puntos
- 5ª posición 11 puntos
- 6ª posición 9 puntos
- 7ª posición 7 puntos
- 8ª posición 5 puntos
- 9ª posición 3 puntos
- 10ª posición 1 punto

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

A los pilotos no clasificados, descalificados o descalificados se les adjudicará 0 puntos.

La vuelta rápida en los entrenos oficiales cronometrados se asignará un punto extra.

El resultado de la suma de las dos carreras de cada meeting formará parte de la clasificación.

En cada una de las carreras se asignará un punto extra al piloto que consiga la vuelta rápida en carrera.

En caso de empate de puntos un punto extra a consecuencia del empate al piloto que haya realizado el mejor tiempo en las dos carreras.

Art 34. Resultados a retener

Para las clasificaciones finales de los certámenes convocados, se retendrán todos los resultados menos DOS carreras.

Para optar a cualquier certamen convocado, será imprescindible haber participado en un mínimo del 50% (por defecto) de las pruebas celebradas. Los puntos obtenidos en todo caso serán válidos y bloquearán el puesto conseguido.

Asimismo, se recuerda lo establecido en el art. 17.0) del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador de la RFEDA, que establece como infracción común muy grave a las reglas del juego o competición, o a las normas generales deportivas: "... Ser objeto, entro de la misma temporada deportiva, de tres descalificaciones en tres pruebas diferentes, sea cual sea su rango o especialidad o la causa de la descalificación...".

En caso de empate, se aplicará lo establecido en el artículo 27 de las PCCCTCE.

A efectos de la clasificación final será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un piloto haya estado descalificado por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos.

Así mismo se tendrán en cuenta como resultados a retener, los derivados de la no participación de algún piloto en alguna de las pruebas fruto del cumplimiento de sanciones.

Art 35. Trofeos

PREMIOS FINALES

LPC Championship General

CAMPEÓN

TROFEO

SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC Clase Radical Clase 1	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC Clase Radical Clase 2	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER	TROFEO
LPC Clase Radical Clase 3	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC Ligier Clase 1	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC Funyo Clase 1	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC Praga Clase 1	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC KTM Clase 1	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO

TERCER CLASIFICADO	TROFEO
LPC Revolution Clase 1	
CAMPEÓN	TROFEO
SUBCAMPEÓN	TROFEO
TERCER CLASIFICADO	TROFEO

El presente REGLAMENTO queda aprobado a efectos deportivos.

Madrid, **08-12-2022**



Fdo.: Paloma Izquierdo
Directora Deportiva

