



A través de este reglamento modificado, se pretende simplificar su contenido obviando los artículos que ya aparecen en Prescripciones Comunes, y se corrigen varios términos puntuales en casi todos sus artículos.

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
CD-xxxxx.xxxx. 2024	2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES	inmediatamente
	3 -ASPIRANTES Y LICENCIAS	
	5 – INSCRIPCIONES	
	6 – NUMERO DE VEHÍCULOS ADMITIDOS	
	7 – PRUEBAS PUNTUABLES	
	8 – DISTANCIA A RECORREO Y DESARROLLO DE LA PRUEBA	
	10 -TELEMETRÍA – RADIOS -CRONOMETRAJE	
	11 – VERIFICACIONES -NEUMATICOS – CARBURANTE	
	12 -DISCIPLINA GENERAL Paddock	
	13 – DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD	
	14 -PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES	
	15 -BRIEFING	
	16 – ENTRENAMIENTOS	
	17 – PARRILLAS Y CARRERAS	
	18 -PROCEDIMIENTO DE SALIDA	
	19 – PARQUE CERRADO	
	20 – TROFEOS	
	21 – PUNTUACIÓN	
	23 – HANDICAPS	
	24 – ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO	

ÍNDICE

ART. 1.- ORGANIZACIÓN	3
ART. 2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES	4
ART. 3.- ASPIRANTES Y LICENCIAS	5
ART. 4.- VEHÍCULOS ADMITIDOS	6
ART. 5.- INSCRIPCIONES	6
ART. 6.- NÚMERO DE VEHÍCULOS ADMITIDOS	8
ART. 7.- PRUEBAS PUNTUABLES	8
ART. 8.- DISTANCIA A RECORRER Y DESARROLLO DE LA PRUEBA	10
ART. 9.- NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y PASES	10
ART. 10.- TELEMETRÍA - RADIOS - CRONOMETRAJE	12
ART. 11.- VERIFICACIONES - NEUMÁTICOS - CARBURANTE - PESO - ALTURA MÍNIMA	13
ART. 12.- DISCIPLINA GENERAL Paddock, BOXES, PIT LANE E INSTALACIONES	17
ART. 13.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD	18
ART. 14.- PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES	22
ART. 15.- BRIEFING	22
ART. 16.- ENTRENAMIENTOS (privados, libres, oficiales cronometrados)	23
ART. 17.- PARRILLAS Y CARRERAS	27
ART. 18.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA	28
ART. 19.- NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR	30
ART. 20.- SUSPENSIÓN DE LA CARRERA	34
ART. 21.- REANUDACIÓN DE LA CARRERA	35
ART. 22.- LLEGADA	37
ART. 19.- PARQUE CERRADO	37
ART. 24.- CLASIFICACIÓN	38
ART. 20.- TROFEOS	39
ART. 21.- PUNTUACIÓN - RESULTADOS A RETENER - TROFEOS y PREMIOS	40
ART. 22.- CÁMARAS ON BOARD	43
ART. 23.- HÁNDICAPS	44
ART. 24.- ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO	45
ART. 25.- APLICACIÓN E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO	45
ART. 31.- RECLAMACIONES Y APELACIONES	45

1. ORGANIZACIÓN

1.1 TOYOTA ESPAÑA (En adelante “TOYOTA”) en colaboración con MSI, Motor Sport Institute (en adelante MSI), con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), organiza en la temporada 2024 la “GR CUP SPAIN” de Circuitos (GR CUP).

1.2 El comité organizador de la GR CUP está formado por:

- Presidente: Teo Martín (Motor Sport Institute)

Vocales:

- Félix Iglesias (Toyota España)
- Rodolfo del Barrio (Delegado Deportivo y Coordinador GR CUP Spain).
- Francisco Gutiérrez (Delegado Técnico GR CUP Spain)

Este Comité podrá proponer a la RFEDA modificaciones a los reglamentos de GR CUP mediante anexos que formarán parte de estos, pudiendo a su vez, interpretar y resolver todos los casos no previstos.

1.3 Un representante del Comité estará presente en las pruebas, y actuará como coordinador de GR CUP, informando a los equipos sobre las dudas que puedan tener, y hacer llegar las mismas, si lo considera necesario, al Comité Organizador.

1.4 **Oficiales:** La RFEDA nombrará -al menos- los siguientes oficiales:

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Prueba.

El propio comité organizador nombrará y proporcionará -al menos- los siguientes oficiales:

- Delegado Técnico
- Adjunto al Delegado Técnico.

1.5 **Seguros.** Todas las pruebas contarán con un seguro de RC (Responsabilidad Civil) de acuerdo con las disposiciones de la RFEDA para el año en curso.

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

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

2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

- 2.1 Todos los concursantes y pilotos participantes en los eventos 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:
- Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Challenges y Trofeos de España (PCCCTCE)
 - Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos (RDVC) **en aquellos aspectos de carácter general y no especificados en el presente reglamento deportivo.**
 - El presente Reglamento Deportivo
 - Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares del Certamen correspondiente (ver artículo 1.2).
 - 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 o en caso de abandonar prematuramente el lugar de la prueba, debe designar a su representante por escrito antes del comienzo de la prueba.
- 2.5 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.
- 2.6 Los concursantes deben asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.
- 2.7 El Tablón Oficial es el publicado en (página web copa). Otros medios como las diferentes redes sociales, web de colaboradores, correos, etc., podrán ser también utilizados para difundir y publicitar reglamentos, noticias, clasificaciones, anexos y complementos, pero la página web antes citada será la única que dará fe en caso de dudas o interpretaciones distintas.
- 2.8 En cada competición de una misma prueba, un piloto solo podrá utilizar otro vehículo, cuando el suyo no pueda ser reparado en el circuito, a criterio del comité organizador, siempre y cuando sea favorable el informe del Delegado Técnico y autorizado por el Director de Carrera. Para cualquier otro supuesto, 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.
- 2.9 Todos los casos no previstos en el presente Reglamento o en el RDVC, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación, serán resueltas por el Comité Organizador o por el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba de este certamen.
- 2.10 Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

- 2.11 El Comité Organizador no se hace responsable de las decisiones que puedan tomar los Oficiales de las pruebas, siendo éstos, los únicos que pueden aplicar los reglamentos en cada caso.
- 2.12 Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.
- 2.13 Los participantes en la GR CUP lo hacen asumiendo la premisa de que las competiciones automovilísticas son una actividad de riesgo, excluyendo de toda responsabilidad a su Comité Organizador y a las empresas patrocinadoras y colaboradoras del certamen.
- 2.14 Durante el transcurso de la prueba, todas las personas que componen los equipos deben tener un comportamiento correcto, aceptando las normas de GR CUP, así como las decisiones de los oficiales de carrera y de los miembros del comité de organización de GR.

2.15 Normativa de pases

Pases por equipo

1 por piloto: Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, parrilla de salida y sala de prensa.

4 de equipo: Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, muro de señalización y parrilla de salida.

4 de Paddock: Mecánicos en boxes y vía interior de Pit Lane.

Pases de parking a entregar en cada prueba por el circuito correspondiente

1 pase parking Paddock

1 pase parking por piloto

4 pases parking equipo

Importante: estos pases son válidos únicamente para la actividad del GR CUP.

a) Toda persona relacionada con un concursante inscrito que se encuentre en la zona de Boxes o dentro del Pit Lane, deberán llevar en todo momento el pase visible.

b) Se prohíbe la estancia de personas no acreditadas en el interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.

c) Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock.

3. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

- 3.1 La GR CUP SPAIN (GR CUP), es de carácter estatal y está reservada a pilotos de cualquier nacionalidad provistos de la licencia correspondiente, (artículo 2 de las PCCCTCE), con validez para el año en curso. El comité organizativo de la GR CUP se reserva a su exclusivo criterio el derecho de admisión a la hora de aceptar la solicitud de inscripción.

Cuadro de licencias:

TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITA, ITB, ITC-C/ITCD-C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2024	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
PILOTO GRADO A CIRCUITOS	PA/C		
PILOTO JUNIOR CIRCUITO	PJR/C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2024	PUNTÚA Y BLOQUEA
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA

- 3.2 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 (Autoridad Deportiva Nacional) de origen (Art. 2.3.7. del CDI).
- 3.3 El Comité Organizador se reserva el derecho de no aceptar inscripciones de pilotos cuya experiencia o palmarés se muestren contrarios a la filosofía de la GR CUP (Art. 15.2. de las PCCCTCE) (Art. 3.14.1. del CDI).
- 3.4 Todas las personas que realicen trabajos deportivos en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit Lane deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia (o similar) vigente, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del certamen o los de la prueba correspondiente.
- 3.5 El Comité Organizador se reserva el derecho de invitar a cualquier carrera de GR CUP, a efectos publicitarios- prensa, a algún piloto que pudiera no cumplir los requisitos antes citados en el Art 3.3, pero sin puntuar ni bloquear puntos y/o trofeos.
- 3.6 De acuerdo con el CDI Art 9.15, el Concursante será responsable de cualquier acción u omisión por parte de miembros de su equipo, así como de las personas a las que permita el acceso a zonas reservadas.
- 3.7 El incumplimiento de las normas de comportamiento, menosprecio en el trato a oficiales y/o miembros de la organización de la GR CUP, entorpecer el buen desarrollo de la prueba, daño a la imagen de la misma, por parte de miembros del equipo o personas de su entorno, podrá sancionarse, a criterio exclusivo del Comité Organizador de la Copa.

4. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

- 4.1 La participación en esta GR CUP está reservada exclusivamente a los vehículos TOYOTA GR 86 CUP fabricados en MSI con el Kit copa entregado en el momento de la venta.
- 4.2 Los vehículos participantes en GR CUP deberán:
- Contar con la preparación específica de la elaborada por Motor Sport Institute (MSI), incorporando el Kit Copa que contempla el Reglamento Técnico.

- Presentar un aspecto impecable de carrocería y pintura para poder tomar la salida en los entrenamientos y en cada una de las pruebas, así como tener colocada la publicidad obligatoria siendo esta responsabilidad única del equipo que esté todas las carreras en perfecto estado, para ello se facilitará diseño vectorizado para que cada equipo pueda hacer sus propios stickers.
- Tener hecha la inscripción a la GR CUP y hacer la inscripción a cada prueba en tiempo y forma.

4.3 Un vehículo que participe en una competición de la GR CUP no podrá ser inscrito en otra Competición que se celebre el mismo fin de semana.

5. INSCRIPCIONES.

5.1 Las solicitudes de inscripción a las pruebas de la GR CUP deberán hacerse en el email: grcupspain@msispain.com y deben ir acompañadas de:

- DNI, IAE o CIF (si procede)
- Comprobante bancario de la transferencia de los derechos de inscripción
- Licencias de piloto y concursante.

5.2 El importe de inscripción al campeonato, siempre por piloto, se fija en la cantidad de 1.000 euros + IVA, y en él se incluye un kit completo de ropa (mono, guantes, camiseta interior ignífuga, pantalón ignífugo, balaclava, ropa publicitaria y trolley portaequipaje).

5.3 Inscribirse a la GR CUP implica aceptar sin reservas las disposiciones del presente Reglamento, así como las eventuales modificaciones posteriores, sometiéndose a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA, a los Reglamentos específicos de la RFEDA (Prescripciones Comunes -PCCCTCE- y Reglamento del Campeonato de España de Velocidad en Circuitos -RDVC-) y a los Reglamentos Particulares de las competiciones en que tomen parte.

5.4 Los concursantes, y pilotos, excluyen de toda responsabilidad, más allá de las inherentes a la propia condición de organizador, a TOYOTA, MSI y a todos sus patrocinadores y colaboradores, renunciando a la presentación de ningún tipo de reclamación contra ellos.

5.5 Inscripciones a cada prueba:

Los participantes deben inscribirse a cada una de las pruebas en las que participen o a todo el campeonato, dirigiéndose a grcupspain@msispain.com. **La inscripción deberá estar cursada antes de las 24:00 del viernes de la semana anterior a la celebración de la prueba. Si es a todo el Campeonato deberá hacerse antes de la primera prueba.**

5.6 Un concursante podrá inscribir uno o dos pilotos por coche, teniendo siempre que correr un solo piloto por carrera.

- 5.7 Los cambios de pilotos inscritos se podrán realizar hasta la finalización de las verificaciones. Todos los cambios deberán contar con la aprobación de los comisarios deportivos. Si con el mismo coche corren 2 pilotos diferentes, deberá informarse en qué **Quality entrenamientos oficiales cronometrados** + carrera participa cada piloto, como máximo **en un antes del briefing** que se realizará después de **las los entrenamientos libres Free Practice** todas las carreras.
- 5.8 El precio de la inscripción por piloto/ prueba es de 1.000 euros + IVA, siendo indiferente que el piloto haga una o dos carreras. Y el precio de inscripción al certamen es de 1.000 euros + IVA.
- 5.9 No están incluidos los Box de cada prueba, que deberán ~~solicitarse~~ **ser solicitados** en el momento de inscribirse si los precisan **y que dependerán de la disponibilidad que tenga el circuito. Los boxes serán compartidos con otros participantes de la GR CUP.** ~~y será compartido con otros participantes de la GR CUP. Siempre dependiendo de la disponibilidad del circuito.~~
- 5.10 En caso de no poder participar en ninguna sesión de una prueba por causa mayor, se devolverá el 50% del precio de la inscripción.
- 5.11 En caso de querer cambiar de dorsal tras cuatro participaciones con el mismo número de competición, se deberá solicitar al Comité Organizador.
- 5.12 El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a lo establecido en el Artículo **15.2 de las PCCCTCE 3.14. del CDI en caso de actitudes dañinas por parte de un inscrito contra el certamen.** Por ejemplo; difamación a la Copa o al Organizador.

6. NÚMERO DE VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 6.1 El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos oficiales y carreras será conforme a la normativa establecida en el artículo 6 del RDVC.
- 6.2 En el supuesto de superarse el número de vehículos autorizados, se confeccionará una lista de reservas según el criterio que **estime** ~~entienda~~ oportuno el Comité Organizador del Campeonato.

7. PRUEBAS PUNTUABLES.

- 7.1 El número de pruebas en la GR CUP es de CINCO (5), y en ellas se realizarán DOS carreras por prueba, es decir hasta DIEZ carreras (10) en total.
- 7.2 El calendario de pruebas de la GR CUP de circuitos 2024, es el siguiente:

FECHA Y CIRCUITO:

- 10-11-12 de mayo
- 26-27-28 de julio
- 13-14-15 de septiembre

JARAMA
MOTORLAND
VALENCIA

- 4-5-6 de octubre
- 8-9-10 de noviembre

JEREZ
BARCELONA

~~*Calendario pendiente de confirmar y aprobación por los órganos de gobierno~~

- 7.3 El calendario podrá, a propuesta del Comité Organizador y previa autorización de la RFEDA, sufrir modificaciones.
- 7.4 No se permite ~~rodar los entrenamientos privados~~ en el circuito donde se va a celebrar la carrera desde ~~15~~ **30** días previos a la misma, a no ser que sean test colectivos organizados o autorizados por la GR CUP.
- 7.5 Los equipos deberán informar al comité organizador en todo momento cuando y donde van a hacer test, indiferentemente del circuito/fecha que sea.

8. DISTANCIA A RECORRER Y DESARROLLO DE LA PRUEBA.

Cada prueba constará del siguiente formato, pudiendo ser modificado por el comité hasta 15 días antes de la prueba en función de las necesidades del circuito

8.1 Formato principal ~~FORMATOS.~~

- Dos sesiones de entrenamientos libres de ~~25~~ **20** min/sesión. (sábado)
- Una ~~de entrenamientos oficiales cronometrados~~ **qualy** de 15 min + primera carrera de 25 min + 1 vuelta (sábado)
- Una ~~de entrenamientos oficiales cronometrados~~ **qualy** de 15 min + segunda carrera de 25 min + 1 vuelta (domingo)

Estos tiempos y número de sesiones podrían, ocasionalmente, verse modificados por necesidades del promotor de la prueba. Excepcionalmente y por causas de fuerza mayor una prueba podría tener carreras de distinta duración o realizarse una sola carrera.

~~En las pruebas podrán participar uno o dos pilotos. Salvo excepción comunicada por el Comité Organizador, En la inscripción se deberá marcar el piloto 1 y el piloto 2, siendo comunicado en el briefing como hora máxima quien tomará parte de la primera carrera y de la segunda carrera. En el caso de 2 pilotos por certamen, no está permitido que el mismo piloto haga las dos sesiones de free practice.~~

En concreto, el formato principal de las sesiones será de la siguiente manera: ~~Formato principal~~

- **Los entrenamientos oficiales cronometrados:** Serán dos sesiones de ~~25~~ **15** minutos de duración máxima cada uno. Los Oficiales 1 los realizará el piloto 1 y los Oficiales 2 los realizará el piloto 2. En caso de un solo piloto en el coche, también está obligado a participar en los dos Oficiales.
- **La parrilla de la carrera 1 y carrera 2** será determinada por la posición en **los entrenamientos**

oficiales cronometrados 1 y 2 ~~Qualy 1 y Qualy 2~~ respectivamente, siendo el valor más bajo la mejor posición para la parrilla de las carreras y desempataando, si fuese necesario, por tiempo de primera vuelta en ~~entrenamientos oficiales cronometrados~~ ~~qualy~~.

- **Las salidas de la primera carrera y segunda carrera** serán desde parado salvo excepciones comunicadas antes del meeting. En las 2 carreras se seguirá el procedimiento de los artículos 32 y 33 del Reglamento deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de velocidad en circuito.

8.2 ~~En el caso de demostrarse muy poca experiencia en alguno de los pilotos y siempre por motivos de seguridad,~~ los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de modificar las parrillas. ~~en caso de muy poca experiencia de los pilotos.~~

8.3 ~~En las pruebas podrán participar uno o dos pilotos. Salvo excepción comunicada por el Comité Organizador, En la inscripción se deberá marcar el piloto 1 y el piloto 2, siendo comunicado en el briefing como hora máxima quien tomará parte de la primera carrera y de la segunda carrera. En el caso de 2 pilotos por certamen, no está permitido que el mismo piloto haga las dos sesiones de entrenamientos libres.~~

8.4 El cambio de piloto no está permitido en las paradas que se puedan realizar.

8.5 Se autoriza un máximo de dos mecánicos para refrigerar motor y frenos con ventiladores o sopladores de aire, añadir aceite, agua o líquido de frenos, sangrar el circuito de frenos y poner o quitar presión a los neumáticos, entre otras operaciones de reparación.

8.6 Cada concursante tendrá que indicar los datos de su/s piloto/s en el formulario de inscripción de cada prueba, y este será el válido para todo el desarrollo de la misma.

8.7 Queda prohibido conducir con algún modo no autorizado en el reglamento técnico de la GR CUP.

9. NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y PASES.

9.1 Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador antes de la primera prueba. Se podrá solicitar un número entre el 2 y el 99, quedando el 86 reservado para posibles pilotos invitados por el comité. Los números se adjudicarán por estricto orden de solicitud en la inscripción. La organización se reservará varios dorsales a su criterio para uso de prensa e invitados.

9.2 El nombre del piloto será en letras ARIAL blancas, el nombre de los pilotos deberá ser de una altura de 3cms y el dorsal del coche deberá ser de una altura de 25cms en los laterales, y de 15cms en frontal y posterior, como se muestra en el Anexo 2

9.3 Tanto los números de carrera como el nombre del piloto deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.

- 9.4 La publicidad deberá ser conforme a lo establecido por el CDI y a las leyes vigente en España.
- 9.5 En los espacios que no estén reservados para los patrocinadores oficiales de la GR CUP y la obligatoria de la prueba, la publicidad es libre. No obstante, la publicidad de otras marcas o de otros productos fabricados o distribuidos por empresas en competencia con los patrocinadores de la GR CUP, es obligatoria la autorización por escrito del Comité Organizador. El incumplimiento de este requisito llevara consigo la pérdida de los premios establecidos por GR CUP en la prueba correspondiente, pudiendo llegar a la exclusión de la GR CUP.
- 9.6 Si a lo largo de la temporada se incorporara a la GR CUP un nuevo patrocinador, la publicidad correspondiente se comunicaría a todos los interesados por medio del Tablón de Avisos oficial (**WEB**) en un plazo no inferior a siete días antes de la celebración de la siguiente prueba. Dicha publicidad será obligatoria para todos los equipos.
- 9.7 En el vehículo, es obligatorio llevar los adhesivos de los patrocinadores de la GR CUP, y en el mono ignífugo los bordados de estos patrocinadores en el lugar previsto y sin modificaciones, de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2 (Será publicado en (WEB)). Es responsabilidad de cada concursante, la colocación en su lugar determinado antes de las verificaciones de cada carrera. Los adhesivos de las firmas patrocinadoras serán suministrados por GR CUP al inicio de temporada, siendo responsabilidad del participante colocarlos en su vehículo en los lugares indicados y mantener su buen estado durante el transcurso de las competiciones. Cuando sea necesario reponer alguno de los adhesivos, el participante deberá fabricarlo conforme al diseño vectorizado que se le entregue.
- 9.8 En los Coches y Monos ignífugos sólo se podrán añadir logotipos o imágenes de acuerdo a los diseños establecidos en el Anexo 2.
- 9.9 Es obligatorio el uso de los logos oficiales en la vestimenta oficial por parte del piloto (Mono ignífugo, etc.) en podios y entrevistas con los medios.
- 9.10 Queda prohibida la publicidad libre en las superficies acristaladas del vehículo.
- 9.11 Se deberá respetar la publicidad obligatoria en todas las comunicaciones e imágenes de los equipos, concursantes y pilotos.
- 9.12 Los participantes inscritos en la GR CUP autorizan a la GR CUP y demás empresas patrocinadoras, la divulgación libre, sin limitación de tiempo, y en la forma que estimen conveniente, de su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.
- 9.13 Publicidad en el salpicadero. En el salpicadero de los vehículos es obligatorio llevar el adhesivo de GR CUP que a tal efecto les será entregado, estando prohibida cualquier otra publicidad que no haya sido previamente autorizada en algún anexo a este reglamento.

9.14 Normativa de pases

Pases por equipo

1 por piloto: Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, parrilla de salida y sala de prensa.

4 de equipo: Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, muro de señalización y parrilla de salida.

4 de Paddock: Mecánicos en boxes y vía interior de Pit Lane.

Pases de parking a entregar en cada prueba por el circuito correspondiente

1 pase parking Paddock

1 pase parking por piloto

4 pases parking equipo

Importante: estos pases son válidos únicamente para la actividad del GR CUP.

a) Toda persona relacionada con un concursante inscrito que se encuentre en la zona de Boxes o dentro del Pit Lane, deberán llevar en todo momento el pase visible.

b) Se prohíbe la estancia de personas no acreditadas en el interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.

c) Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock.

10. TELEMETRÍA - RADIOS - CRONOMETRAJE.

10.1 Es responsabilidad del concursante, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se regirá por lo establecido en Anexo 3 del RDVC.

10.2 Está prohibida la instalación y/o utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, que permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit y, al contrario, durante todo el desarrollo del entrenamiento oficial y las carreras.

10.3 El Comité Organizador, por cuestiones de seguridad o control técnico, podrá obligar a la utilización de un sistema de adquisición de datos que permita recibir avisos desde dirección de carrera, así como obtener las prestaciones del vehículo, que se podrá revisar en cualquier momento. **Así mismo, el comité organizador podrá publicar los datos recogidos por la telemetría de la forma que considere más adecuada.**

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

10.5 El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje **y de adquisición de datos** es responsabilidad del concursante. El mal funcionamiento comportará, en el caso de entrenamientos, una parada obligatoria en los boxes, para su sustitución o reparación. En carrera, la penalización será la que al efecto establezcan los Comisarios Deportivos.

10.6 En el supuesto de que un concursante no disponga de transponder, el servicio de cronometraje pondrá uno a su disposición, mediante el correspondiente alquiler y fianza.

11 VERIFICACIONES - NEUMÁTICOS - CARBURANTE - PESO - ALTURA MÍNIMA.

11.1 Verificaciones:

a) Las verificaciones se regirán por el Reglamento Técnico de la GR CUP, que se encuentra disponible en **(WEB)** Serán de aplicación lo establecido en los artículos 19, 20 y 21, del RDVC y 18 de las PCCCTCE.

b) En el caso que un Concurante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la sesión de entrenamientos; o la primera ~~o la segunda~~ carrera, se precintará -si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la última carrera, si no se pudiese verificar en el momento.

c) El Concurante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la sesión de entrenamientos conlleva también, como norma general, la descalificación de **todas las carreras disputadas** la primera, segunda y tercera carrera (cuando el formato lo contemple) excepto en el caso de que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiada después de la clasificación y antes de alguna de las carreras, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

d) Cuando en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda carrera, el Concurante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva, como norma general, también la descalificación de las anteriores carreras. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución o que hubiese sido verificado por los citados Comisarios Técnicos.

11.2 Neumáticos:

a) Todos los equipos deberán utilizar los neumáticos del suministrador único oficial de la GR CUP y que serán marcados por los Comisarios Técnicos en una verificación previa a la carrera.

Especificaciones de los neumáticos:

HANKOOK Z215 210/650R18 T33 SECO

HANKOOK Z215 210/650R18 W53 AGUA

Serán suministrados por TYRE MOTORSPORT Y, por tanto, no se podrá utilizar ningún otro neumático durante la prueba (aunque sea del mismo tipo y dimensión) que no haya sido suministrado por (TYRE MOTORSPORT). La persona de contacto para la compra de neumáticos es Alberto de San Antonio (+34 630 08 65 97).

b) El número máximo a utilizar para entrenamientos cronometrados más carreras es de 6 neumáticos de seco + 2 neumáticos comodín que podrán ser utilizados durante toda la temporada a partir de la carrera que se declaren (deberán declararse al menos 1 hora antes de su utilización). La utilización de neumáticos de agua en caso de ser declarada la carrera en agua es libre. Es obligatoria la compra de, al menos 4 neumáticos nuevos por prueba.

c) Para entrenamientos cronometrados y carreras, es obligatoria la utilización de los neumáticos marcados para cada prueba. Está prohibida la modificación de los neumáticos por rayado o cualquier otro tipo de tratamiento.

d) Los comisarios técnicos serán responsables del marcaje y control de uso de neumáticos. Todos los equipos deberán de marcar sus neumáticos en el momento y lugar que determine el reglamento particular de la prueba, serán responsables de rellenar debidamente la hoja de verificación de neumáticos con los códigos correspondientes y entregarla a los comisarios.

e) El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado. **En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas, el equipo infractor será penalizado.**

f) En caso de accidente o defecto de fabricación asumido por el suministrador y con la autorización de los Comisarios deportivos, se permitirá el marcaje fuera del horario previsto.

g) 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.

h) 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.

i) Situación de pista mojada:

- En caso de declararse “Pista Mojada” por el Director de Prueba o de Carrera, la elección de neumáticos es libre (seco o lluvia).
- La utilización simultánea de neumáticos de seco y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo está prohibida en cualquier circunstancia.
- Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se **cumplirá** ~~estará~~ a lo dispuesto en los **artículos** 28.11., 31.16., y 34.3 y 34.4 **respectivamente** del Reglamento Deportivo de

Velocidad en Circuito.

- El Director de Carrera, así como el concursante afectado, serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos. Está prohibida la utilización de neumáticos de agua mientras no sea declarado el entrenamiento o la carrera en pista mojada.
- En el momento que el Director de Carrera declare Pista mojada, los vehículos deberán encender la luz antiniebla trasera. **Además, si el director considera y comunica que hay baja visibilidad, los equipos deberán montar los faros originales del vehículo (entregados en su compra).**

11.3 Carburante

a) Si se establece carburante oficial, será el suministrado "in situ" en cada una de las pruebas, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de carburante, no siendo válida la de la anterior. De no haber carburante oficial, se deberá cumplir **lo establecido en el** en art. 14.1. del RT Reglamento Técnico de la GR CUP.

b) La utilización de carburante diferente al oficial (aun cuando sea conforme a la normativa FIA) entrañará las penalizaciones previstas en el Anexo 1, al igual que no cumplir el Reglamento Técnico de la GR CUP, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba.

c) ~~El carburante suministrado~~ **Si se establece un carburante oficial, este** estará identificado para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo. El Delegado Técnico extraerá del camión cisterna (o bidón) una muestra del carburante cuando llegue a cada circuito, para realizarse el análisis comparativo. ~~Si se establece carburante oficial.~~

11.4 Repostajes

a) Los repostajes únicamente se podrán realizar dentro del BOX del equipo antes del comienzo de los entrenamientos cronometrados oficiales y/o carreras.

b) Cada equipo debe asegurarse de que un miembro del equipo con un extintor operativo (con una capacidad mínima de 5 kg) este junto al vehículo durante el proceso de repostaje.

c) Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo durante los entrenamientos cronometrados oficiales y durante las carreras, desde que el vehículo haya salido del BOX iniciado ya el procedimiento de salida o el tiempo de la prueba.

d) Será de aplicación lo establecido en el art. 18.5 de las PCCCTCE y, además, ~~la siguiente normativa:~~ cualquier información o normativa puntual relativa a los Parques de Refuelling **que** sea publicada en el Tablón Oficial de Avisos -ya sea físico o virtual- del certamen correspondiente.

e) No está autorizado el repostaje durante la sesión de entrenamientos cronometrados, ni durante las carreras.

11.5 Peso y altura mínima - Procedimientos

- a) Durante el procedimiento de pesaje y verificación de la altura mínima, ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea podrá ser colocada ni sacada del vehículo.
- b) El peso y la altura mínima de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en este Reglamento.
- c) 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).
- d) El peso y la altura mínima del vehículo serán verificados tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.
- e) 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.

11.6 Verificación de peso y/o altura mínima durante los entrenamientos cronometrados oficiales

En cualquier momento durante la duración de los entrenamientos cronometrados oficiales se podrá llevar a cabo la verificación del peso de carrera y/o la altura mínima. Se llevará a cabo siguiendo las indicaciones del Delegado Técnico RFEDA.

- El Delegado Técnico RFEDA instalará el equipo de pesaje en una zona plana del Pit Lane y/o en una zona lo más próxima posible al primer Box. Esta área se utilizará para los procedimientos de pesaje y/o verificación de la altura mínima.
- El Delegado Técnico de RFEDA seleccionará los vehículos para someterse a los procedimientos de pesaje y/o control de altura mínima. El Delegado Técnico RFEDA informará al conductor por medio de semáforos o paneles de señalización que su coche ha sido seleccionado para controles de peso y/o altura mínima.
- Una vez que ha sido informado de que su automóvil ha sido seleccionado para pesaje y/o controles de altura mínima, el piloto debe dirigirse directamente al área de pesaje, sin ayuda externa, y se le puede pedir que pare el motor.
- A continuación, se pesará el coche y/o se comprobará su altura mínima con el conductor a bordo. En caso de anomalía, los resultados se entregarán al piloto o al representante del competidor por escrito.
- El vehículo debe llegar al área de pesaje y regresar a su box por sus propios medios, sin asistencia externa. En su defecto será puesto bajo el control exclusivo de los oficiales quienes

llevarán el vehículo al área de pesaje o a su box.

- El piloto y su vehículo no pueden abandonar el área de pesaje sin el consentimiento del Delegado Técnico RFEDA o quien este designe.

11.7 Verificación de peso y/o altura mínima después de los entrenamientos cronometrados oficiales o carreras

Después de los entrenamientos cronometrados oficiales o carreras, se podrá llevar a cabo la verificación del peso mínimo en vacío o de carrera, así como la altura mínima.

- Se llevará a cabo siguiendo las indicaciones del Delegado Técnico RFEDA.
- El Delegado Técnico RFEDA pesará los coches clasificados de su elección **bajo el criterio establecido junto al colegio de comisarios deportivos**, salvo caso de fuerza mayor.
- Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar las penalizaciones establecidas en el Anexo 1. Los Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

12. DISCIPLINA GENERAL Paddock, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES

12.1 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.

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

12.3 Los menores, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a Pit Lane y Pista. Los Boxes son una zona sumamente peligrosa y por ello, se desaconseja la estancia de menores de edad, aunque vayan acreditados. Si a pesar ello, algún menor estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada concursante.

12.4 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.

12.5 Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la 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

concurante.

- 12.6 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.
- 12.7 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.
- 12.8 Todo el material –incluidos los neumáticos– deberá estar en el interior de los Boxes.
- 12.9 Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados una vez finalizada la competición, así como los bidones de combustible.
- 12.10 Los vehículos deberán permanecer 5 minutos antes frente al Box asignado en la vía lenta, o si no lo hubiese, en la zona de la vía lenta del Pit Lane asignada, 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.

13 DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

- 13.1 Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, Warm up y las carreras, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, Hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE.
- 13.2 Además del mono ignífugo citado suministrado al hacer la inscripción, el resto de los elementos de seguridad obligatorios que deberán tener la homologación correspondiente en vigor según Anexo II PCCCTCE son:
 - Casco
 - Soto-casco
 - Guantes
 - Calzado
 - Ropa interior ignífuga
 - HANS/FHR
- 13.3 El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la Parrilla de Salida.
- 13.4 Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:
 - Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
 - Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el

levantamiento del Parque Cerrado.

- 13.5 A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.
- 13.6 Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios 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.
- 13.7 La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad máxima **indicada en el briefing de 60 Km/h.**
- 13.8 Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
- 13.9 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.
- 13.10 La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.
- 13.11 Tanto a la entrada como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el Pit Lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la competición.
- 13.12 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.
- 13.13 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.
- 13.14 Durante los entrenamientos y la carrera, 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 del CDI).
- 13.15 En particular **está prohibido:**
 - Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona **designada en el briefing de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.**
 - Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el artículo 31.13 (RDVC).

- 13.16 Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste 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. Se informará a los Comisarios Deportivos de la competición, de cualquier piloto que parezca ignorar las banderas azules.
- 13.17 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 adelantarlo.
- 13.18 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.
- Fuera de este supuesto, si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del artículo 13.19 citado anteriormente **párrafo anterior**, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.
- 13.19 El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.
- 13.20 Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo o arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas.
- 13.21 Está prohibido realizar más de un cambio de trayectoria para defenderse de una maniobra de adelantamiento.
- 13.22 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.
- 13.23 Cualquier piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la competición.
- 13.24 La realización de alguna de las maniobras descritas en los **puntos** artículos 13.18 y 13.19 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (por ejemplo, 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.
- 13.25 **Asistencia mecánica externa**

a) 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.

b) Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberán prestarle

asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo dentro del respeto al Reglamento y sin sacar ventaja alguna.

c) 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, **será sancionado de acuerdo a lo estipulado en el anexo 1 de este reglamento** ~~debe hacerlo respecto al Reglamento y sin sacar ventaja.~~

d) Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera o los entrenamientos oficiales, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la única ayuda del motor de arranque.

e) 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.

f) 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.

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

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

13.26 Banderas amarillas

a) 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 competición será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

~~Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las PCCCTCE.~~

b) 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.

c) Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el Circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

14 PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES.

En materia de seguridad y asistencia externa en pit lane y boxes, se cumplirá lo establecido en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).

14.1 En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.

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

- **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.
- **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.

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

14.4 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.

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

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

14.7 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.

14.8 Los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante el transcurso de los entrenamientos y carrera. Excepcionalmente el Director de Prueba o Carrera, podrá autorizar que un vehículo se mueva por el Pit Lane cuando se esté celebrando otra competición, siempre que lo haga con el motor parado y por la vía lenta.

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

15 BRIEFING.

15.1 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 hoja de presencia y haber indicado el orden de los pilotos en el caso de que sean 2.

15.2 El briefing está reservado a las personas que, reglamentariamente, tienen que asistir. El uso de cualquier dispositivo electrónico durante toda su duración está prohibido. Consecuentemente, la grabación particular total o parcial del briefing también está prohibida.

15.3 Si por motivos de fuerza mayor, no fuera posible llevar a cabo el Briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático. En el Reglamento Particular de la prueba se especificará el formato aplicable.

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

15.5 El Director de Carrera y/o el Director de Prueba, junto con el coordinador de la GR CUP, serán los responsables de llevarlo a cabo.

16. ENTRENAMIENTOS (privados, libres, oficiales cronometrados)

16.1 **Entrenamientos privados (Formatos A y B):** vienen definidos en el Complemento 1 del Anexo "H" y son realizados sobre la base de un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

16.2 ~~15~~ 30 días antes de que se celebre la prueba, está prohibido efectuar entrenamientos privados o cualquier tipo de prueba o evento en ese Circuito, a no ser que la organización de la GR CUP organice entrenamientos colectivos o los autorice.

El Circuito en el que se desarrolle la prueba, controlará el cumplimiento de esta norma. La penalización - en el caso de incumplimiento- será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión antes del inicio de la Prueba Deportiva.

16.3 **Entrenamiento libre (Formato principal):**

Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado. Se establecen por normal general 2 sesiones de 20 minutos cada una 1.

16.4 **Entrenamiento oficial cronometrado (Formato A):**

a) Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión. En los Entrenamientos Oficiales únicamente podrán participar los vehículos inscritos y que hayan pasado las Verificaciones. Si únicamente por causas de fuerza mayor un piloto no toma parte de cualquiera de estas sesiones o no tiene un tiempo que lo califique y el colegio de comisarios deportivos, siendo consultado el comité organizador, lo autoriza, pasará a ser el último en parrilla de salida de carrera y queda sujeto a sanción económica a criterio del comité GR CUP en función de las circunstancias.

b) Tendrá una duración de 15 minutos y todas las vueltas efectuadas serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la salida. En caso de empate, se cogerá el mejor tiempo de la segunda vuelta para desempatar, y en caso de segundo empate, será a criterio del comité GR CUP la posición de esos pilotos.

Entrenamientos para vehículos con dos pilotos:-

~~Cada piloto deberá tomar la salida de forma obligatoria en los entrenamientos oficiales de la carrera correspondiente a la que hayan declarado salir~~

~~Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y haber realizado un tiempo que le califique, excepto los casos de fuerza mayor que considere el comité GR CUP aplicando la penalización correspondiente a su exclusivo criterio~~

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

d) 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.

e) La parrilla de las carreras se establecerá por la clasificación de los entrenamientos oficiales correspondientes. En caso de que el meeting tenga otro formato, se hará saber antes del briefing del mismo.

f) Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.

g) Si el número de vehículos clasificados en los entrenamientos oficiales cronometrados es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, se designarán dos suplentes en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos. Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera, si procede aplicar lo establecido en el presente reglamento.

h) Entrenamientos para vehículos con dos pilotos: Cada piloto deberá tomar la salida de forma obligatoria en los entrenamientos oficiales de la carrera correspondiente a la que hayan declarado salir.

16.5 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.

16.6 En caso de no disputarse los entrenamientos oficiales cronometrados por causas de fuerza mayor, para la confección de las parrillas de la /as carrera/as, se tendrían en cuenta, en primer lugar, los tiempos de los Entrenamientos Libres. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputado o asistido al sorteo, se pondría al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se colocarán por orden de fecha de la inscripción.

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

La parrilla de las carreras, se establecerá por la clasificación de los entrenamientos oficiales correspondientes. En caso de que el meeting tenga otro formato, se hará saber antes del briefing del mismo.

Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.

Si el número de vehículos clasificados en los entrenamientos oficiales cronometrados es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, se designarán dos suplentes en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos. Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera, si procede aplicar lo establecido en el artículo 17.3 del presente reglamento.

- 16.7 Corresponde al Director de Prueba y/o al Director de Carrera, y sólo a ellos, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos, y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase PISTA MOJADA a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista. Desde ese momento, todos los pilotos deberán llevar encendidas las luces establecidas en sus reglamentos (luz antiniebla trasera). Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.
- 16.8 Todos los equipos deberán llevar **estar siempre en disposición de montar siempre** los faros originales del coche (entregados en su compra) por si ~~la carrera se declara en agua~~ **el director de carrera considera que hay baja visibilidad, o niebla y, por tanto,** sea obligatorio ponerlos.

~~En caso de no disputarse los Entrenos Oficiales Cronometrados o el Sorteo de Parrillas Sprint por causas de fuerza mayor, para la confección de las parillas de la /as carrera/as, se tendrían en cuenta, en primer lugar, los tiempos de los Entrenamientos Libres. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputado o asistido al sorteo, se pondría al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se colocarán por orden de fecha de la inscripción.~~

16.1 ~~Interrupción de los entrenamientos:~~

~~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.~~

~~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.~~

~~En el caso que la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados sea interrumpida, 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, 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 entregarse a los equipos.~~

16.2 Neutralización de los entrenamientos "Full Yellow".

~~En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Prueba o Director de Carrera o los Directores Adjuntos lo consideren oportuno, declararán la "sesión neutralizada (Full Yellow)". Se aplicará el siguiente procedimiento:~~

- ~~• El Director de Prueba/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje "sesión neutralizada (Full Yellow)".~~
- ~~• Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del Circuito.~~
- ~~• Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de "Full Yellow" no serán tenidos en cuenta.~~
- ~~• Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de "Full Yellow", le será aplicada la sanción establecida en el Anexo 1.~~
- ~~• El final de procedimiento y la vuelta a la normalidad se comunicará como sigue:~~
- ~~• Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: "FIN NEUTRALIZACIÓN ENTRENAMIENTOS".~~
- ~~• Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.~~
- ~~• Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización los tiempos volverán a tenerse en cuenta.~~

~~Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a cualquier cancelación seguirán el procedimiento establecido en las PCCCTCE.~~

~~Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el Circuito, se hace necesario detener~~

(bandera roja) o neutralizar (Full Yellow, Safety Car) los entrenamientos o la carrera respectivamente, el piloto del vehículo que haya causado el incidente podrá ser penalizado de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 1. En el caso de que un incidente implique a más de un vehículo, y los Comisarios Deportivos concluyan que algún piloto no tenga responsabilidad directa en el mismo, los Comisarios Deportivos podrán decidir no penalizarle.

17 PARRILLAS Y CARRERAS.

17.1 Al final de la sesión de entrenamiento oficial cronometrado se publicará una clasificación con el mejor tiempo de cada piloto firmada por el Director de Carrera.

17.2 Si, de acuerdo con lo establecido en los Arts. 28.12. y 28.13. (RDVC), se han celebrado 2 o más mangas de entrenamientos, y siempre que no existiese norma específica al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, la lista de vehículos estará compuesta por el mismo número de vehículos procedentes de cada manga de entrenamientos y los posibles suplentes contemplados en el artículo 16.16 procederán uno de cada manga.

17.3 Los Comisarios Deportivos, siendo consultado el comité organizador, 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:

- No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
- Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del Circuito, etc.) Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la Parrilla de Salida.

17.4 Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.

17.5 En el Formato principal, la parrilla de salida de la Carrera 1 será publicada al menos media hora antes del inicio de la carrera. La parrilla de salida de la Carrera 2 será publicada al menos media hora antes del inicio de la carrera.

17.6 Carreras.

a) En el Formato principal se realizarán 2 carreras de 25 minutos cada una + 1 vuelta. En caso de otro formato se comunicará el mismo máximo en el briefing anterior a la prueba.

b) Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que por causas de fuerza mayor crea que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) deberá informar al Director de Carrera con una antelación mínima de 1 hora antes de la salida de la carrera. Una vez firmada y publicada la parrilla oficialmente por los Comisarios Deportivos, ningún vehículo reserva será admitido.

c) Cualquier vehículo clasificado en cualquiera de las carreras que no respete (sin autorización de los Comisarios Deportivos) el régimen de Parque Cerrado, para realizar alguna reparación o por alguna

otra causa, quedará descalificado de la carrera celebrada.

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

e) En la zona de Pit Lane **está prohibido empujar el vehículo para ponerlo en marcha**. Si éste no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor rapidez posible, en un lugar que no moleste a los otros participantes en su parada.

f) 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 la carrera, 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 establecidas en sus reglamentos (luz antiniebla trasera). Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

g) Todos los equipos deberán estar siempre en disposición de montar los faros originales del coche (entregados en su compra) por si el director de carrera considera que la carrera se disputará en condiciones de baja visibilidad, y, por tanto, sea obligatorio ponerlos.

17.7 **Parque de pre-salida.** En las pruebas que se determine que deba haber un parque de pre-salida, este se confeccionará en el lugar y horario que indique el Reglamento Particular de la prueba, o será comunicado durante el briefing. En estos pre-parques de salida los pilotos y equipos estarán a disposición de los Comisarios Técnicos para facilitarles la verificación de todas las medidas de seguridad, incluido el sistema de extinción, así como de la fijación de la publicidad obligatoria.

18 PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA.

La salida será parada. Será utilizado el procedimiento de salida parada genérico, cumpliendo así lo establecido en los artículos 31 y 32 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).

18.1 ~~Parrilla tendrá una formación escalonada 1 x 1.~~

18.2 ~~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.~~

18.3 ~~5 minutos antes de la salida (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado 19.10), 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~~

18.4 ~~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.

- 18.5 — 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.
- 18.6 — 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 sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.
- 18.7 — Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la Parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:
- 18.8 — 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.
- 18.9 — 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.
- 18.10 — 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.
- 18.11 — 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.
- 18.12 — 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.
- 18.13 — 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.
- 18.14 — Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta. (3 minutos para carreras por tiempo).
- 18.15 — Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACION ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane será penalizado.

- ~~18.16~~ No obstante, de 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:
- ~~18.17~~ 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.
- ~~18.18~~ 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.
- ~~18.19~~ 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.
- ~~18.20~~ 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.
- ~~18.21~~ El vehículo o vehículos causante(s) del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la Parrilla, bajo reserva de que su vehículo pueda hacerlo.
- ~~18.22~~ Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un Oficial con una bandera amarilla se situará prudentemente delante del vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En este momento el vehículo puede arrancar, teniendo en cuenta los procedimientos del Artículo 18.12 y su lugar de Parrilla quedará vacante.
- ~~18.23~~ 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.
- ~~18.24~~ Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de Parrilla será penalizado.
- ~~18.25~~ En el caso en que sea necesario aplicar el artículo 19.6, la competición contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.
- ~~18.26~~ Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el artículo 19.6.
- ~~18.27~~ Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la Parrilla, el artículo 13.12 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
- ~~18.28~~ En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento para aplicar será el del artículo 20.14. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC.

En este procedimiento de salida parada se comparten los artículos 18.1. - 18.6. y 18.13. - 18.16.

19. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR.

En todas las competiciones se utilizará un vehículo de seguridad para la neutralización de la competición por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de 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.

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 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 la línea 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. 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 artículo 19.10) el resto de los vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

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.



cartel para indicar el paso del convoy por Pit Lane

Cuando el Director de Carretera decida que es seguro retirar el 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. Siempre que sea posible se mostrará el mensaje en los monitores de cronometraje **“SAFETY CAR IN THIS LAP”**. 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 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.

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.

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 éste estaba parado después de que el resto de los vehículos hayan 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.

En los circuitos habrá dos líneas continuas de 20 cm de anchura (Líneas de Safety Car) 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.

20. 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 Prueba/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces naranjas intermitentes 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 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 por el paso por meta previo a la bandera roja. Esto determinará la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

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, 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 en el Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la Parrilla de Oficiales y miembros de los equipos.

A menos que lo indiquen los Oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras que la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de Drive Through a todo vehículo que sea movido de la vía rápida a cualquier otra parte del Pit Lane. En todo

momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los Oficiales.

En función de las circunstancias, y en todo caso cuando hayan transcurrido al menos 15 minutos del tiempo estipulado de la carrera sprint o 35 minutos del tiempo estipulado de la carrera larga, sin que se hayan podido recuperar las condiciones necesarias de la pista para la reanudación de la prueba, los Comisarios Deportivos junto con el asesoramiento del Director de Competición, podrán dar la carrera por finalizada, o modificar la duración / distancia de la misma. En caso de dar la orden de carrera finalizada, 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 del último paso por meta previo a la señal de suspender la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia.

21. 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 7 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. 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 1

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.

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.

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:

- La carrera se reanude en condiciones de mojado y el Director de Prueba/Carrera estime que es necesario más de una vuelta.
- Todos los vehículos aún no alineados detrás del Safety Car.
- Un nuevo incidente ocurra y que requiera otra intervención.

Quando 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.

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.

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 Through 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.

Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 20 del presente Reglamento.

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 en el artículo 21 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 22, 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.

Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el artículo 22, 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.~~

~~22. LLEGADA.~~

~~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.~~

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

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

~~Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios 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.~~

19 PARQUE CERRADO.

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

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

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

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

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.

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

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

Además de lo estipulado en el 39 del RDVC, se establece lo siguiente:

- Un concursante que no se haya clasificado en la carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar en su vehículo sin conllevar penalización alguna.
- Si Un concursante clasificado en la 1ª y/o 2ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetara el tiempo de Parque Cerrado para reparar su vehículo. podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, En caso de obtener la autorización de los comisarios deportivos, podrá trabajar en su vehículo pero ocupará ocupando directamente la última posición de la Parrilla de Salida de la siguiente carrera.

24. CLASIFICACIÓN

El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto antes la duración prevista para la carrera y así sucesivamente para los siguientes. 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 "foto finish" será la que establezca el citado orden de llegada.

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.

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

La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de cada 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 deberán publicar una CLASIFICACION PROVISIONAL REVISADA, publicada después de la CLASIFICACION PROVISIONAL del Director de Carrera y que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

~~Transcurrido el período de presentación de reclamaciones establecido en el CDI sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.~~

~~La clasificación de la 1ª y 2ª carrera no será definitiva hasta declararse definitiva la de la 2ª (según Formato) que será firmada por el Colegio de Comisarios Deportivos. Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo, no pudiera firmarse la Clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.~~

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

20 TROFEOS.

20.1 Por carrera se establecerá una clasificación por cada una de las carreras que componen la prueba. Al final de cada una de las carreras de la prueba se celebrará una ceremonia de pódium y se entregarán los trofeos en base a la clasificación de las mismas:

- 1º Trofeo
- 2º Trofeo
- 3º Trofeo

20.2 También se entregarán trofeos para:

- **Piloto JUNIOR** - Se establecerán 3 trofeos para los 3 primeros pilotos Junior, cuyo límite de edad se fija en 19 años máximo el día de la carrera. Si no aspirasen a este trofeo como mínimo cuatro pilotos, solo se entregará trofeo primer clasificado.
- **Trofeo Femenino** -Se establecerán 3 trofeos por carrera para pilotos femenineas. Si no aspirasen a este trofeo como mínimo cuatro pilotos, solo se entregará trofeo a la primera clasificada.

20.3 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. Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del pódium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria.

21 Puntuación - RESULTADOS A RETENER - TROFEOS Y PREMIOS

21.1 Los puntos por carrera.

a) Se adjudicarán los siguientes puntos por carrera, siendo cada clasificación de prueba la suma de los puntos de las 2 carreras.

b) Si algún piloto empata en puntos al final de la prueba, el comité GR CUP tendrá en cuenta el mejor tiempo de la primera carrera para atribuir la posición. En caso de seguir empatados, será a criterio del comité siempre con tiempos y estadísticas razonables. En el caso de que un coche corra las dos carreras con pilotos diferentes, lógicamente cada piloto tendrá los puntos obtenidos en su única carrera.

c) Puntuación de cada carrera Carreras

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
Puntos	24	22	20	18	16	14	12	10	8	6	5	4	3	2	1

Vuelta rápida: 1 puntoPT

- 1º. 24 PTS
- 2º. 22 PTS
- 3º. 20 PTS
- 4º. 18 PTS
- 5º. 16 PTS
- 6º. 14 PTS
- 7º. 12 PTS
- 8º. 10 PTS
- 9º. 8 PTS
- 10º. 6 PTS
- 11º. 5 PTS

- 12º. 4 PTS
- 13º. 3 PTS
- 14º. 2 PTS
- 15º. 1 PT

d) Los tres primeros clasificados en cada carrera se dirigirán al término de esta al Pódium para recibir los trofeos correspondientes. Los pilotos llevarán el mono ignífugo con los logos oficiales de la GR CUP, con el cuello abrochado y la gorra oficial que les será facilitada. Su incumplimiento puede llevar a la descalificación de la competición.

~~Se establece una clasificación por Prueba, sumando los puntos de las dos carreras. Habrá una clasificación exclusiva para los Rookies.~~

e) En cada carrera se atribuirá un punto extra al piloto que realice la vuelta más rápida en carrera. Este punto será atribuido solo en el caso de que el piloto que lo haya obtenido haya clasificado en dicha carrera.

f) Si una carrera se interrumpe y no puede ser reanudada, no se atribuirán 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.

21.2 Se establece una clasificación por Prueba, sumando los puntos de las dos carreras. Habrá una clasificación exclusiva para los Rookies.

21.3 **Pruebas con una carrera.** En el supuesto de que, por causa de fuerza mayor, se desarrollará una prueba con una sola carrera, la clasificación general será en base a los puntos de dicha carrera.

~~Si una carrera se interrumpe y no puede ser reanudada, no se atribuirán 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.~~

21.4 Los premios en metálico por prueba (suma de 2 carreras) serán los siguientes:

General										
Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Premio	3.000 €	2.000 €	1.000 €	800 €	600 €	400 €	200 €	200 €	200 €	200 €

Femenina			
Posición	1º	2º	3º
Premio	1.000 €	500 €	250 €

JUNIOR			
Posición	8º	9º	10º
Premio	1.000 €	500 €	250 €

~~1º Clasificado – 3.000 euros~~

~~2º Clasificado – 2.000 euros~~

~~3º Clasificado – 1.000 euros~~

~~4º Clasificado – 800 euros~~

~~5º Clasificado – 600 euros~~

~~6º Clasificado – 400 euros~~

~~7º Clasificado – 200 euros~~

~~8º Clasificado – 200 euros~~

~~9º Clasificado – 200 euros~~

~~10º Clasificado – 200 euros~~

~~1º Categoría Femenina – 1.000 euros~~

~~2º Categoría Femenina – 500 euros~~

~~3º Categoría Femenina – 250 euros~~

~~1º Categoría Rookie – 1.000 euros~~

~~2º Categoría Rookie – 500 euros~~

~~3º Categoría Rookie – 250 euros~~

21.5 Clasificación final GR CUP.

- a) Se contabilizará el número de puntos conseguidos por los pilotos en la totalidad de las pruebas disputadas descontándose los dos peores resultados de carrera individual, indiferentemente de que sean en diferentes circuitos.
- b) No se podrán descontar aquellas carreras en las que se haya sido descalificado. En ningún caso el no haber tomado la salida podrá ser un resultado a retener al final de año.
- c) En caso de empate, ganará la posición quien haya conseguido el mayor número de "1º clasificado" en carreras, si hay empate se seguirá con 2º clas., 3º clas., etc... hasta deshacer el empate. Si continua, desempatará el mayor número de poles, después segundos etc.

21.6 Premios finales GR CUP.

- a) Los premios se recibirán por piloto clasificado.
- b) Clasificación absoluta GR CUP otorgará los siguientes premios en base a la clasificación final del certamen:

1º Campeón, 15.000 euros + Trofeo
2º Subcampeón, 10.000 euros + Trofeo
3º Clasificado 5.000 euros + Trofeo

1º Categoría Junior, 5.000 euros + Trofeo
2º Categoría Junior, 2.000 euros + Trofeo
3º Categoría Rookie, 1.000 euros + Trofeo

1º Categoría Femenina 5.000 euros + Trofeo
2º Categoría Femenina 2.000 euros + Trofeo
3º Categoría Femenina 1.000 euros + Trofeo

Trofeo al mejor equipo clasificado

Entrega de placa conmemorativa a todos los participantes de la GR CUP Spain

- c) Para recibir los premios, es obligatorio asistir a la entrega de premios de Final del certamen.
- d) Los premios de cualquier prueba valedera para la GR CUP caducarán a los 3 meses de hacerse público el Resultado Oficial de cada carrera, según se establece en el artículo 24.5 correspondiente de las PCCCTCE.

22 CÁMARAS ON BOARD

- 22.1 Será obligatorio el montaje de una cámara en el interior del habitáculo que deberá estar instalada de forma segura según las indicaciones incluidas en el Anexo 9 “Montaje de cámaras interiores y exteriores” de las PCCCTC de España. Se recomienda la AIM SmartyCam HD Rev. 2.1.
- 22.2 El concursante será el responsable de su buen funcionamiento en todo momento; la memoria de la cámara deberá tener capacidad de almacenamiento de imágenes, al menos, para toda la duración de la sesión de entrenamientos o de la carrera completa en la que participe el vehículo, y las imágenes registradas por la misma estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de poder verificar un eventual incidente, y de resolver una eventual Reclamación o la imposición de una sanción referente al mismo.
- 22.3 La orientación de ésta debe ser hacia delante y paralela al eje longitudinal del vehículo.
- 22.4 La instalación y sujeción de estas cámaras deberá ser verificada por los Comisarios Técnicos.
- 22.5 Las imágenes estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de resolver una eventual Reclamación o sanción.
- 22.6 De acuerdo con lo establecido en el citado Artículo 9 de las Prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, las imágenes son propiedad de GR CUP, por lo que se prohíbe a los participantes cualquier manipulación o mal uso de ellas. Igualmente queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o Internet sin la debida autorización del Comité Organizador.

23 HÁNDICAPS

- 23.1 **Definición:** Se denominan hándicaps a los pesos con los que se penalizan los vehículos según su clasificación obtenida por el piloto en cada prueba (balance del fin de semana), aumentándose o disminuyéndose según lo reglamentado.
- 23.2 En el caso de que un vehículo participante, cambie de piloto, el hándicap se mantendrá para el piloto. Es decir, el hándicap es siempre “propiedad” del piloto y no del vehículo.
- 23.3 Los hándicaps se entenderán como una adición al peso del vehículo. Dichos hándicaps existirán físicamente, y deberán ser incorporados, independientemente del peso que presente el vehículo y del piloto.
- 23.4 Los diferentes hándicaps, tendrán que ser ubicados en una zona habilitada para ello, siendo estos presentados en verificaciones previas para su precintado y uso durante toda la prueba.
- 23.5 Los únicos hándicaps permitidos, así como su elemento de unión al vehículo, se deberán de obtener en el servicio de recambios oficial de la TOYOTA GAZOO RACING CUP SPAIN. La ubicación, fijado y precintado, se deberán realizar conforme a lo establecido en el Reglamento Técnico de la TOYOTA GAZOO RACING CUP SPAIN.

23.6 Los pilotos que finalicen entre los tres (3) primeros clasificados de la prueba, estarán afectados por la siguiente tabla de hándicaps:

POSICIÓN	PESO A AÑADIR (kg)
1º	30 kg
2º	20 kg
3º	10 kg

Estos hándicaps, se harán efectivos en la siguiente prueba calendada, y, la adjudicación se hará de acuerdo con la clasificación oficial de la prueba realizada.

23.7 Un mismo piloto podrán sumar, como máximo 60 kg de hándicap. La TOYOTA GAZOO RACING CUP SPAIN se reserva el derecho de modificar los hándicaps.

23.8 Los pilotos participantes, podrán disminuir su hándicap para la siguiente prueba calendada, de mayor a menor valor obtenido, en el supuesto de:

- Obtener un resultado superior a un tercer lugar (4º o peor) en la última prueba realizada.
- No haber participado en la prueba anterior calendada.

24 ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO.

24.1 El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente **la RFEDA a petición del Comité Organizador y/o Comisarios Deportivos** podrán modificarlo a través de los correspondientes anexos y/o comunicados.

24.2 Dichas rectificaciones serán comunicadas a través del Tablón de Anuncios, (WEB) independientemente de que adicionalmente se pueda informar a los concursantes debidamente inscritos a GR CUP, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

25 APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

25.1 Los casos no previstos en el presente Reglamento y las dudas que pudieran derivar de su interpretación serán resueltos por los Comisarios Deportivos, con la opinión o el asesoramiento del Comité Organizador.

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

31. ~~RECLAMACIONES Y APELACIONES.~~

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

~~Conforme a lo indicado en el Código Deportivo Internacional, toda apelación deberá ser interpuesta en la forma y plazos establecidos, acompañada de una caución de 2.500 Euros. De acuerdo con la~~

~~normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo. En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.~~

