



REGLAMENTO DEPORTIVO 2021

ÍNDICE

- ART.1.- ORGANIZACION
 - ART.2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES
 - ART.3.- ASPIRANTES Y LICENCIAS
 - ART.4.- VEHÍCULOS ADMITIDOS
 - ART.5.- INSCRIPCIONES
 - ART.6.- NUMERO DE VEHÍCULOS ADMITIDOS
 - ART.7.- PRUEBAS PUNTUABLES
 - ART.8.- DISTANCIA A RECORRER
 - ART.9.- NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y PASES
 - ART.10.- TELEMETRÍA – RADIOS -CRONOMETRAJE
 - ART.11.- VERIFICACIONES – NEUMÁTICOS – CARBURANTE - PESO
 - ART.12.- DISCIPLINA GENERAL PADDOCK, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES
 - ART.13.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD
 - ART.14.- PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES
 - ART.15.- BRIEFING
 - ART.16.- ENTRENAMIENTOS (Privados, Libres, Oficiales Cronometrados y Warm-up)
 - ART.17.- PARRILLAS – CARRERAS
 - ART.18.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA
 - ART.19.- NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR
 - ART.20.- SUSPENSIÓN DE LA CARRERA
 - ART.21.- REANUDACIÓN DE LA CARRERA
 - ART.22.- LLEGADA
 - ART.23.- PARQUE CERRADO
 - ART.24.- CLASIFICACIÓN
 - ART.25.- TROFEOS
 - ART.26.- HANDICAPS
 - ART.27.- PUNTUACIÓN – RESULTADOS A RETENER - PREMIOS
 - ART.28.- CÁMARAS ON BOARD
 - ART.29.- ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO
 - ART.30.- APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO
 - ART.31.- RECLAMACIONES Y APELACIONES
- ANEXO 1 – PENALIZACIONES



1. ORGANIZACIÓN

1.1 La Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) organiza para la temporada 2021, el CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS (CET).

1.2 De este Campeonato se derivan:

- Campeonato de España de Turismos **Clase 1**
- ~~- Trofeo de España de Turismos Clase TCL~~
- Campeonato de España de Marcas de Turismos **Clase 1**
- Trofeo de España Junior de Turismos **Clase 1** (*)
- ~~- Trofeo de España Junior de Turismos Clase TCL (*)~~

(*) Para constituirse el Trofeo correspondiente deberá inscribirse un mínimo de 2 pilotos Junior y participar en al menos la mitad de las pruebas programadas.

- Trofeo de España de Concursante Colectivo Equipos de Turismos **Clase 1**
- ~~- Trofeo de España de Equipos de Turismos Clase TCL~~
- Trofeo de España de Pilotos Femeninos de Turismos **Clase 1** (*)
- ~~- Trofeo de España de Pilotos Femeninos de Turismos Clase TCL (*)~~

(*) Para constituirse el Trofeo correspondiente deberá inscribirse un mínimo de 2 pilotos femeninos y participar en al menos la mitad de las pruebas programadas.

1.3 El Comité Organizador del CET 2021 estará formado por:

Presidente: Fidel García

Vocales: Fernando Alvarez
Blanca de Foronda

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

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Prueba.
- Delegado Técnico
- Adjunto al Delegado Técnico

2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1 Todos los concursantes y pilotos participantes en el Campeonato 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 y Trofeos de España (PCCCTCE)
- El Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).
- Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares del Certamen.

- Cualquier otro Reglamento aplicable.

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

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

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

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

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

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

2.8 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.

2.9 Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

2.10 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.

3 ASPIRANTES Y LICENCIAS

3.1 El CET es un Certamen de carácter nacional y está reservado a pilotos de cualquier nacionalidad.

Todos los pilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas a continuación y válidas para el año en curso.

Cuadro de licencias:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS 2021 (CET 2021)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	IA, IB, IC, ICH, ID, IDH	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2021	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO	P (o similar 2021)		
PILOTO CIRCUITOS	PC (o similar 2021)		
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPP (o similar 2021)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA

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

3.2 No estará admitida la participación de Equipos Oficiales. No obstante, será permitido el uso de licencia de Concursante de una MARCA por un equipo participante en el Campeonato.

4 VEHÍCULOS ADMITIDOS

4.1 Los vehículos admitidos en el CET están definidos en el Reglamento Técnico del certamen.

4.2 Un vehículo que participe en una competición del CET, no podrá ser inscrito en otra Competición que se celebre el mismo fin de semana.

5 INSCRIPCIONES

Todos los concursantes y pilotos, cuyas solicitudes de inscripción sean admitidas, se comprometen a respetar los reglamentos aplicables para este certamen.

5.1 Las solicitudes de inscripción deberán enviarse a:

www.rfeda.es/cet/inscripcion

5.2 INSCRIPCIONES AL CAMPEONATO

El importe de la inscripción, que da derecho a participar en todas las pruebas del CET, se establece en:

- **5.000 €**

- ~~Clase TCL: 1.250 €~~

La inscripción también incluye:

- Boxes, según disponibilidad de cada Circuito
- Pases Catering CET- RACE
- Vip Laps

Las inscripciones deberán ir acompañadas de:

- Fotografía del piloto tamaño carnet
- Fotocopia del DNI, IAE o CIF (si procede).
- Licencias de piloto y concursante (si procede)
- Fotografía digital en vista lateral del vehículo de competición

5.3 INSCRIPCIONES OCASIONALES

- El precio de inscripción para los equipos que se inscriban en una o varias pruebas, será de **1.250 €**

5.4 PLAZO DE INSCRIPCIÓN

5.4.1 El plazo de cierre de inscripciones a cada prueba queda establecido a las 14.00 h del viernes de la semana previa a la de la celebración de la misma.

5.4.2 Pasado el plazo de inscripción, el equipo podrá reemplazar al piloto o vehículo (de la misma clase) hasta el momento de finalización de la entrega de documentación. Todos estos cambios, deberán contar con la aprobación del Colegio de Comisarios Deportivos. Una vez finalizada la entrega de documentación, se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba, que será aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

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 entienda oportuno el Comité Organizador del Campeonato

7 PRUEBAS PUNTUABLES

El número de pruebas puntuables del CET será de **CINCO (5)**. En cada prueba se celebrarán **TRES (3)** carreras, por lo que el número total de carreras será de **QUINCE (15)**.

7.1 El calendario oficial de pruebas para el CET **2021** es el siguiente:

- **Jarama: 10-11 de abril de 2021.**
- **Navarra: 29-30 de mayo de 2021.**
- **Motorland: 31 de julio -1 de agosto de 2021.**
- **Valencia: 18-19 de septiembre de 2021.**
- **Barcelona: 13-14 de noviembre de 2021.**

Para la Clase TCL:

~~Jarama: 05-06 de diciembre de 2021.~~

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

8 DISTANCIA A RECORRER

En cada prueba, se celebrarán **3** carreras o competiciones, con una duración de 20 minutos más una (1) vuelta.

9 NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES, 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. Estos números asignados por dicho Comité podrán ser modificados si así lo estima oportuno. Dichos números deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.

9.2 Sobre los cristales de las ventanillas traseras del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto en las siguientes condiciones:

- Caracteres en Helvética Grass de 10 cm de alto
- La inicial del nombre y la primera letra del apellido serán en mayúsculas, el resto en minúsculas.

9.3 Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante, la correcta colocación y mantenimiento de la publicidad obligatoria en el lugar establecido durante todo el transcurso de la prueba. Dicha publicidad obligatoria se deberá colocar en los lugares establecidos en el anexo correspondiente. El equipo que no respete la colocación de la publicidad obligatoria será sancionado por los Comisarios Deportivos.

9.4 Cualquier publicidad contraria a la establecida o que esta figure en lugares distintos a los indicados en el Reglamento, deberá ser autorizado expresamente por el Comité Organizador.

9.5 Los concursantes autorizan al Comité Organizador a divulgar libremente, sin limitación de tiempo y en la forma que estimen conveniente, su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.

La utilización publicitaria por parte del concursante o de cualquier otra persona, de los resultados, record, etc., obtenido en el CET, deberá respetar la imagen general o parcial del mono ignifugo o del vehículo, debiendo estar – por tanto- decorados con la publicidad obligatoria en los lugares respectivos.

9.6 Normativa de pases - Pases permanentes por equipo

- 1 pase de piloto



Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, parrilla de salida y sala de prensa.

- 4 pases de equipo

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

- 4 pases 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 piloto
- 4 pases parking equipo

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

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

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 el Anexo 3 del RDVC.

10.2 El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje 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.

10.3 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.

10.4 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 Pits y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los oficiales de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

10.5 Están permitidas las tomas de tiempos no oficiales automáticas para la información de los equipos. Si para el funcionamiento de estas los equipos



necesitan instalar algún elemento de medida –con fuente de alimentación– en el muro de señalización, esta última (fuente de alimentación) deberá situarse sobre el suelo, nunca en la parte superior del muro y a una distancia superior a 5 metros de los sistemas oficiales de cronometraje.

10.6 Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos siempre que sea desde el vehículo hacia el ordenador y no en sentido contrario.

10.7 Está permitida la intercomunicación entre el piloto dentro de su vehículo en movimiento y las personas de su equipo mediante la utilización de sistemas de radio cuya función sea exclusivamente la transmisión de la voz humana.

11 VERIFICACIONES, NEUMÁTICOS, CARBURANTE Y PESO

Serán de aplicación lo establecido en los artículos 19, 20 y 21, del RDVC. y 18 de las PCCCTC.

11.1 Verificaciones

En el caso que un Concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la sesión de entrenamientos, la primera o segunda carrera, se precintará -si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la última carrera.

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

Cuando en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda o tercera carrera, el Concursante 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 y/o segunda 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

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

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

11.2.3 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, salvo que el Reglamento del Certamen expresamente lo autorice

11.2.4 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.

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

11.2.6 Durante el/los entrenamiento(s) y la(s) carrera(s), sólo podrán encontrarse en los Boxes los neumáticos marcados para la prueba.

11.2.7 Situación de pista mojada

1) En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Prueba o de Carrera, la elección de neumáticos es libre (seco o lluvia).

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

3) Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se estará a lo dispuesto en los arts. 28.11., 31.16., y 34.3 y 4 respectivamente del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito.

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

11.2.9 Todos los equipos deberán utilizar los neumáticos del suministrador único oficial del CET y que serán marcados por los Comisarios Técnicos.

Especificaciones de los neumáticos:

Clase 1

- Neumático Pirelli PZero Trofeo R – 225/45 ZR17 91Y.
- Lluvia: Neumático Pirelli PZero WH 245/645 -18.

Clase TCL

~~Neumático Pirelli PZero Trofeo R – 225/45 ZR17 91Y.~~

11.2.10 Se limita el número de neumáticos de seco a utilizar en cada prueba a:

- Seis (6) nuevos para los entrenamientos cronometrados, carrera 1, carrera 2 y carrera 3, siendo libre en número para los entrenamientos libres.
- Dos (2) usados y marcados en anteriores pruebas puntuables, excepto en la primera carrera, en la que se podrán marcar dos neumáticos nuevos adicionalmente.

En los Entrenamientos Libres, se permite:

- El uso de neumáticos nuevos marcados para la prueba.
- El uso de neumáticos usados y marcados de pruebas anteriores.
- En la primera prueba de la temporada, se podrán usar neumáticos no marcados, tanto nuevos como usados.

Está permitida la utilización de dos (2) neumáticos "comodín" en la primera mitad de la temporada (tres primeras pruebas) y dos (2) en la segunda (~~tres~~ **dos** últimas pruebas). En ningún caso los neumáticos "comodín" que no se utilicen en la primera mitad serán acumulables a los de la segunda mitad de la temporada.

El Comité Organizador podrá autorizar, a su exclusivo criterio, un número máximo de neumáticos a usar en cada prueba.

Los neumáticos de agua extrema serán los del suministrador único oficial del CET y su número máximo será seis (6) por prueba.

11.3 El procedimiento de control y marcaje será el siguiente:

- a) Cada neumático será marcado por los Comisarios nombrados al efecto sobre su flanco externo y sobre la llanta. Alternativamente, se podrá utilizar un sistema de marcaje automatizado con lector de código de barras.
- b) En el caso de que un concursante quisiera utilizar neumáticos marcados en una prueba anterior, estos podrán llevar varias marcas.
- c) Durante la duración de los entrenamientos oficiales cronometrados y durante las carreras, en la salida de Boxes habrá Comisarios encargados de verificar que todos los vehículos llevan los neumáticos marcados.

Asimismo, los Comisarios encargados del marcaje deberán también supervisar los cambios de neumáticos efectuados en cada Box.

Cualquier anomalía será inmediatamente comunicada al Director de Carrera, así como al concursante interesado y podrá llevar consigo la anulación por los Comisarios Deportivos de los tiempos marcados por el piloto durante la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados o la descalificación del equipo.

d) El organizador especificara el lugar y la hora de marcaje. Fuera de los horarios y lugares previstos no se podrá realizar dicha operación.

11.4 Normativa para el cambio de neumáticos

11.4.1 El cambio de neumáticos deberá realizarse a la altura de su Box o zona de Pit y no podrá coincidir con la entrada en Pit por una sanción.

11.4.2 Esta operación únicamente podrá realizarse por un máximo de cuatro (4) mecánicos.

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

11.4.3 El número máximo de gatos de accionamiento manual que se pueden utilizar en la operación será de dos (2).

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

11.4.5 En el caso de que el suministrador único oficial de neumáticos no fuese capaz de suministrar los neumáticos necesarios para todos los equipos, los Comisarios Deportivos de la prueba podrán tomar la decisión de autorizar la utilización de otro tipo de neumáticos, previa reunión con el Director de Prueba y el Delegado Técnico.

11.5 Carburante

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 será publicada en el Tablón Oficial de Avisos **-ya sea físico o virtual-** del certamen correspondiente.

11.5.1 Para participar en los entrenamientos oficiales cronometrados y las carreras es obligatoria la utilización del carburante proporcionado por el suministrador único oficial del CET, de la marca **PANTA**.

11.5.2 El único carburante oficial para cada prueba será el suministrado "in situ" en cada una de ellas, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de carburante, no siendo válida la de la anterior.

11.5.3 La utilización de carburante diferente al oficial (aun cuando sea conforme a la normativa FIA) entrañará la pérdida de todos los tiempos del entrenamiento afectado o la descalificación de la carrera en la que se haya cometido la infracción.

11.5.4 El carburante suministrado 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.

11.5.5 Repostajes.

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

11.5.5.2 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.

11.5.5.3 Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo durante los entrenamientos cronometrados oficiales.

11.5.5.4 Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo una vez este haya salido por primera vez de boxes durante el procedimiento de salida.

11.5.5.5 Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo durante la carrera.

11.6 Peso – procedimiento de pesaje

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

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

11.6.2 El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en este Reglamento.

11.6.3 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).

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

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

11.6.6 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 EN 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 de invidentes), 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 equipo.

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 concursante.

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

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

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.

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

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 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.

13.3 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.

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

13.4 Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), Warm up, o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios 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.

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

13.6 Está prohibido empujar un vehículo en la pista.

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

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

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

13.10 El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la

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

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

13.12 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).

13.13 En particular está prohibido:

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

13.14 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.

13.15 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.

Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules será reportado a los Comisarios deportivos de la competición.

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

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

Fuera de este supuesto, si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del artículo 13.17 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

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

13.17 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.

Está prohibido realizar más de un cambio de posición para defenderse de una maniobra de adelantamiento.

Cualquier piloto que vuelva a la trayectoria de carrera después de haber defendido su posición fuera de ella, deberá dejar libre –al menos– el ancho de un vehículo entre el suyo y el borde de la pista en la aproximación de la curva.

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

13.18 La realización de alguna de las maniobras descritas en los artículos 13.16 y 13.17 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.

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

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo 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.

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

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

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

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

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

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

13.25 Banderas amarillas:

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

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.

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

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

13.26 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 LOS BOXES

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.

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.

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

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

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

14.7 Los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración 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.

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

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.

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.

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

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

16 ENTRENAMIENTOS (Privados, libres, cronometrados y Warm Up)

16.1 Entrenamientos Privados

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

El lunes, martes, miércoles y jueves de la semana en la que se celebre la prueba, está prohibido efectuar entrenamientos privados o cualquier tipo de prueba en ese Circuito.

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.

16.2 Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:

16.2.1 Entrenamiento Libre: 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 dos sesiones de 45 minutos cada una.

16.2.2 Entrenamiento Oficial cronometrado: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.

Tendrá una duración de 20 minutos y todas las vueltas efectuadas serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la salida.

Los Comisarios Deportivos podrán autorizar a tomar la salida en las carreras a un piloto que no haya entrenado, siempre que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 17.3 del presente reglamento.

16.2.3 Warm Up: Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera.

16.3 Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados de una duración mínima efectiva de 15 minutos.

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

16.5 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 contemplados en el artículo 17.3. del presente reglamento.

16.6 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.

16.7 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.

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

16.9 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.

16.10 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 (excepto lo establecido en el artículo 17.3 del presente reglamento).

16.11 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 de posición establecidas en sus Reglamentos.

Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

16.12 Interrupción de los entrenamientos

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

16.12.2 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.

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

16.12.4 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.

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

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

- El Circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el Circuito en intransitable.

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

16.13 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.

16.14 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 I. 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 LA PARRILLA DE SALIDA - CARRERA

17.1 Al final de la sesión de entrenamiento oficial cronometrado **conjunto (CET & CEST)** se publicará 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 suplentes contemplados en el artículo 16.9. procederán uno de cada manga.

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

- 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 Parrillas de salida

17.5.1 Parrilla Carrera 1

La parrilla de salida será determinada por el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto durante la sesión de entrenamiento oficial cronometrado **conjunto (CET & CEST)**. Si dos o más pilotos están en el mismo tiempo, tendrá prioridad aquel que haya conseguido antes el tiempo.

Si por razones de fuerza mayor, no se pudiera realizar el entrenamiento cronometrado, la formación de la parrilla de la primera carrera se realizará con el mejor tiempo obtenido por el vehículo en los entrenamientos libres (clasificación combinada Libres 1 + Libres 2).

Esta Parrilla de Salida será publicada al menos una (1) hora antes del inicio de la Carrera 1.

17.5.2 Parrilla Carrera 2

La parrilla de salida de la Carrera 2 será determinada por el orden del SEGUNDO mejor tiempo realizados por cada piloto durante la sesión de

entrenamiento oficial cronometrado **conjunto (CET & CEST)**. Si dos o más pilotos están en el mismo tiempo, tendrá prioridad aquel que haya conseguido antes el tiempo.

Si por razones de fuerza mayor no se pudiera realizar el entrenamiento cronometrado, la formación de la parrilla de la segunda carrera se realizará con mejor tiempo realizado por el vehículo durante la primera carrera.

Esta Parrilla de Salida será publicada al menos una (1) hora antes del inicio de la Carrera 2.

17.5.3 Parrilla Carrera 3

La Parrilla de la Carrera 3 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 2ª Carrera invirtiendo el orden de salida de los SEIS (6) primeros clasificados. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la 3ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.

Esta Parrilla de Salida será publicada al menos una (1) hora antes del inicio de la Carrera 3.

17.6 Carreras

Se celebrarán 3 carreras con una duración de 20 minutos más una (1) vuelta cada una.

17.6.1 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.

17.6.2 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.

17.6.3 En las paradas en box o en Pit Lane, el piloto deberá en todos los casos parar el motor, que podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas y reglajes.

17.6.4 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.

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.

17.6.5 Las carreras tendrán una salida parada. La señal de salida será dada mediante encendido del semáforo de rojo a apagado, operación realizada por el Director de Carrera.

18 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

El procedimiento de salida será el siguiente:

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

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

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

18.2 Cinco (5) minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

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

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

18.3 Tres (3) minutos antes de la hora de salida:

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

b) Cierre de acceso a parrilla de salida.

c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV—deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.

d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo

que, en este momento, no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

18.4 Un (1) minuto antes de la hora de salida:

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

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

18.5 Quince (15) segundos antes de la salida:

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

18.6 Inicio de la vuelta de formación:

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

Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

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

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

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

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

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

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

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

18.7 Durante la vuelta de formación queda prohibido:

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

b) Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.

c) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Carrera en el Briefing.

d) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la

salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

18.8 Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida. Cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente antes de la línea, los vehículos podrán incorporarse a la carrera en el momento en que el resto de los vehículos haya atravesado la línea después de la salida.

18.9 Cambio de condiciones meteorológicas:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

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

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

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

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

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

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

b) Después del cierre de Pit Lane:

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

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

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

c) Salida inminente de carrera:

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

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

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

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

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

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

19. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

19.1. 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.

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

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

19.4. 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.

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

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

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

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

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

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

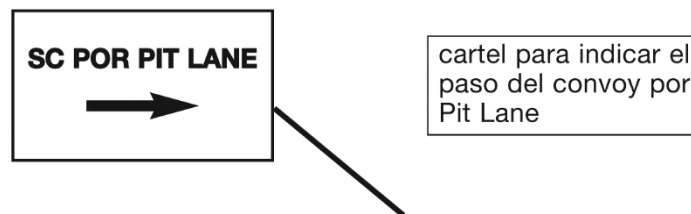
19.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el artículo 19.10 el resto de los vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

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

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

El puesto de señalización anterior a la entrada de Pit Lane 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.



19.11. 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.

Sin embargo, las primeras dos vueltas cubiertas en régimen de Safety Car no contarán para la distancia de carrera (pero no se modificará el tiempo máximo de carrera).

19.12. 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.

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

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

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

19.14. 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

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

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

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

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

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

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

20.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

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

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

— El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.

— Solo se permitirá la presencia en la Parrilla de Oficiales y miembros de los equipos.

20.5. 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.

20.6. Si han transcurrido al menos 20 minutos del tiempo estipulado de carrera cuando se dé la orden de suspensión, los vehículos se dirigirán al Parque Cerrado y la carrera no se reiniciará.

Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspender la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia.

21. REANUDACIÓN DE LA CARRERA

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

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

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

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

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

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los Oficiales y, cuando el resto de 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.

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

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

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

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

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

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

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

21.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 19 del presente Reglamento.

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

21.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 20 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 21, 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.

21.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el artículo 21., 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

22.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera.

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

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

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

23 PARQUE CERRADO

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

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

23.3 Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado, salvo indicación contraria por el Director de Prueba informada durante el Briefing de Pilotos y Concursantes, donde podrán dejar el motor en marcha durante los 5 primeros minutos.

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

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

23.6 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.

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

23.8 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.

23.9 Si un concursante clasificado en la 1ª y/o 2ª carrera no respetara el tiempo de Parque Cerrado, para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, ocupando directamente la última posición de la Parrilla de Salida de la siguiente carrera.

24. CLASIFICACIÓN

24.1. 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.

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

24.3. 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)

24.4. 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 CLASIFICACIÓN PROVISIONAL REVISADA, publicada después de la CLASIFICACIÓN PROVISIONAL del Director de Carrera correspondiente a la segunda carrera y que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento y que servirá para elaborar la Parrilla de Salida de la 3ª carrera, a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

24.5. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones establecido en el CDI (30 MINUTOS) 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.

24.6. La clasificación de la 1ª y 2ª carrera no será definitiva hasta -al menos- declararse definitiva la de la 3ª que será firmada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

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

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

25. -TROFEOS

Los trofeos a entregar en la ceremonia de pódium y por el orden que se cita, serán los siguientes:

- 1º CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS CLASE 1
- 2º CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS CLASE 1
- 3º CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS CLASE 1
- 1º TROFEO DE ESPAÑA JUNIOR DE TURISMOS CLASE 1
- 1º TROFEO DE ESPAÑA DE CONCURSANTES COLECTIVOS-EQUIPOS DE TURISMOS CLASE 1
- 1º TROFEO DE ESPAÑA DE PILOTOS FEMENINOS DE TURISMOS CLASE 1

~~1º TROFEO DE ESPAÑA DE TURISMOS CLASE TCL~~
~~2º TROFEO DE ESPAÑA DE TURISMOS CLASE TCL~~
~~3º TROFEO DE ESPAÑA DE TURISMOS CLASE TCL~~

~~1º TROFEO DE ESPAÑA JUNIOR DE TURISMOS CLASE TCL~~
~~1º TROFEO DE ESPAÑA DE CONCURSANTES DE TURISMOS CLASE TCL~~
~~1º TROFEO DE ESPAÑA DE PILOTOS FEMENINOS DE TURISMOS CLASE TCL~~

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 del mismo.

Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del pódium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria (si la hubiera).

26 HÁNDICAPS

26.1 Definición

Se denominan hándicaps a los pesos con los que se penalizan los vehículos según su clasificación obtenida por el piloto en cada carrera, aumentándose o disminuyéndose según lo reglamentado.

26.2 En el caso de cambio de piloto, el hándicap se mantendrá para el piloto. Es decir, el hándicap es siempre "propiedad" del piloto y no del vehículo.

26.3 Los hándicaps se entenderán como una adición al peso del vehículo. Dichos hándicaps existirán físicamente y deberán ser incorporados, independientemente del peso que acuse el mismo.

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

POSICIÓN	PESO A AÑADIR (kg)
1º	TBC
2º	TBC
3º	TBC

Estos hándicaps se harán efectivos en la siguiente carrera en la que participe el piloto y la adjudicación se hará de la siguiente forma:

- De acuerdo con la clasificación oficial.
- Se podrá seguir sumando hándicap, en sucesivas carreras, hasta el máximo indicado en el art. 26.6.

26.5 Los equipos sólo añadirán un lastre de hándicap en cada carrera y se eliminarán de mayor a menor en el supuesto de tener un resultado superior a un tercer lugar (4º o peor).

26.6 Un mismo piloto podrán sumar, como máximo **TBC kg** de hándicap. La RFEDA se reserva el derecho de modificar los hándicaps.

26.7 En el supuesto que se cambie de categoría el hándicap se perderá siguiendo el mismo procedimiento descrito en el Artículo **26.5**. En el caso de mantener el vehículo en la misma categoría, se mantendrá el hándicap.

26.8 La no participación en una carrera disminuirá los hándicaps siguiendo el mismo procedimiento descrito en el Artículo **26.5**.

26.9 Los hándicaps deberán fijarse en el lugar del copiloto, conforme a lo establecido en el Reglamento Técnico del CET.

27 Puntuación – Resultados a Retener - Premios

En cada una de las pruebas puntuables se establecerá una clasificación Scratch y una por cada Clase y Trofeo convocados.

Para los Trofeos de España Junior de Turismo **Clase 1 y 2**, se establecerá una clasificación de pilotos nacidos **antes del 01/01/2003**.

Se adjudicarán en cada prueba los puntos siguientes:

27.1 Atribución de puntos en el Campeonato de España de Turismos y Trofeos de España Junior y Femenino.

a) En entrenamiento oficial

Se asignará la puntuación descrita más abajo para los siguientes certámenes:

1er. tiempo absoluto: 2 puntos

2º tiempo absoluto: 1 punto

b) En carrera:

Se asignará la puntuación descrita más abajo para cada uno de los certámenes convocados (excepto el Campeonato de Marcas Y Trofeo de Concursantes):

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

c) Vuelta rápida en carrera

Mejor tiempo absoluto: 2 puntos

27.2 Atribución de puntos en el Campeonato de España de Marcas de Turismos

La Marca que no esté registrada en la RFEDA (DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE), no puntuará ni bloqueará puntuaciones.

Para otorgar los puntos, sólo serán tenidos en cuenta los dos primeros equipos clasificados de cada Marca. El resto de los vehículos clasificados no bloquearán puntuaciones.

Clasificación Scratch en cada carrera:

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

27.3 Atribución de puntos en el Trofeo de España de Concursantes Colectivos -Equipos de Turismos

Para el Trofeo de España de Concursantes Colectivos -Equipos de Turismo **Clase 1 y TCL** se establecerá una clasificación Scratch que comprenderá a todos los concursantes con licencia de Concursante Colectivos de los tipos "ECI" y "CCI", "EC" y "CC" (excepto las licencias de concursante de Marcas de Automóviles, que no puntuaran, ni bloquearan puntuaciones).

Para otorgar los puntos, sólo serán tenidos en cuenta los dos primeros vehículos clasificados de cada Concursante Colectivo. El resto de los vehículos clasificados no bloquearán puntuaciones.

Clasificación Scratch en cada carrera:

1º 40 puntos	9º 8 puntos
2º 36 puntos	10º 6 puntos
3º 32 puntos	11º 5 puntos
4º 24 puntos	12º 4 puntos
5º 20 puntos	13º 3 puntos



6º 16 puntos	14º 2 puntos
7º 12 puntos	15º 1 punto
8º 10 puntos	

27.4 Resultados a retener

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

- a) Para optar a cualquier certamen convocado, será imprescindible haber participado en un mínimo del 50% (por defecto) de las pruebas celebradas. Los puntos obtenidos en todo caso serán válidos y bloquearán el puesto conseguido.
- b) Asimismo, se recuerda lo establecido en el art. 17.0) del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador de la RFEDA, que establece como infracción común muy grave a las reglas del juego o competición, o a las normas generales deportivas: **"... Ser objeto, entro de la misma temporada deportiva, de tres descalificaciones en tres pruebas diferentes, sea cual sea su rango o especialidad o la causa de la descalificación..."**.

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

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

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

27.5 Premios Finales

Se establecen los siguientes premios finales:

- 1º, 2º y 3º del CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS Clase 1
- 1º, 2º y 3º del TROFEO DE ESPAÑA DE TURISMOS Clase TCL
- Vencedor del CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS DE TURISMOS Clase 1
- Vencedor del TROFEO DE ESPAÑA JUNIOR DE TURISMOS Clase 1
- Vencedor del TROFEO DE ESPAÑA JUNIOR DE TURISMOS Clase TCL
- Vencedor del TROFEO DE ESPAÑA FEMENINO DE TURISMOS Clase 1
- Vencedor del TROFEO DE ESPAÑA FEMENINO DE TURISMOS Clase TCL
- Vencedor del TROFEO DE ESPAÑA DE CONCURSANTES COLECTIVOS-EQUIPOS DE TURISMOS Clase 1
- Vencedor del TROFEO DE ESPAÑA DE CONCURSANTES DE TURISMOS

28. CÁMARAS ON BOARD

28.1 Será obligatorio montar cámaras para grabación de imágenes, en los entrenamientos oficiales y en las carreras que componen el CET. Dichas cámaras deberán marcar la fecha y hora de cada carrera y se colocarán según lo dispuesto en el Anexo 9 de las PCCCTCE.

28.2.- 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.

28.3.- De acuerdo con lo establecido en el Artículo 9 de las PCCCCTC, las imágenes son propiedad de la RFEDA, 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.

29. ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO

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

29.2.- Dichas rectificaciones serán comunicadas a los concursantes debidamente inscritos al Certamen mediante anexos aprobados por la RFEDA, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

30. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

30.1.- Los casos no previstos en el presente Reglamento y las dudas que pudieran derivar de su interpretación serán resueltos por el Comité Organizador del CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS.

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

31 RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

31.2 Conforme a lo indicado en el Código Deportivo Internacional, todo



~~concurante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las competiciones~~ **toda apelación deberá ser interpuesta** en la forma y plazos establecidos ~~en el citado Artículo,~~ 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.