



## **REGLAMENTO DEPORTIVO**

### **ARTÍCULO 1.**

**1.1** V-Line Organización, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFE de A) organiza para la temporada 2010 la Copa de España de Resistencia.

**1.2** De esta Copa se derivan:

Copa de España de Conductores de Turismos.  
Copa de España D1  
Copa de España D2  
Copa de España D3  
Copa de España D4  
Copa de España D5  
Trofeo de España de Damas  
Trofeo Juan Fernández

**1.3** El Comité Organizador de la Copa de España de Resistencia 2010 estará formado por:

Presidente: Francesc Gutiérrez Agüi  
Vocales: Jon Davoz Pérez

### **ARTÍCULO 2. CONDICIONES GENERALES**

**2.1.** Los concursantes serán los responsables de asegurar que las personas del equipo respeten la normativa aplicable a los Reglamentos del CER.

**2.2.** El titular de una licencia de concursante podrá designar un representante por escrito. En ausencia de ambos, se considerará representante al piloto.

**2.3.** La responsabilidad de un piloto o del representante para asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concursante.

**2.4.** Los concursantes han de asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad en el transcurso de toda la duración de los entrenamientos y carreras.

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

Como norma general las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con la anulación de los tiempos, en carrera con la exclusión de la prueba, excepto que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción, en base a las condiciones específicas del hecho que se juzga o disposición específica del presente Reglamento.

### **ARTÍCULO 3. ORDEN DE PRELACIÓN**

**3.1.** Será de aplicación por orden de prelación:

- 1) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2010.
- 2) El Reglamento Deportivo y Técnico de la Copa de España de Resistencia.
- 3) El Reglamento General de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito (en que sea de aplicación).
- 4) El Reglamento de la Copa, Trofeo o Challenge Monomarca –si es el caso -.
- 5) El Reglamento Particular de la prueba.

**3.2.** Cualquier posible contradicción entre algún de estos documentos, se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.

**3.3.** El CDI será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimientos, reclamaciones y apelaciones.

**3.4.** Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento Deportivo vienen recogidas en el Anexo I.

#### **ARTÍCULO 4. LICENCIAS**

**4.1** Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante definida en el artículo 2º de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2010 y con validez para el año en curso.

**4.2** Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia de piloto definida en el artículo 2º de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2010 y con validez para el año en curso.

**4.3** Igualmente serán admitidos a participar y puntuar los deportistas en posesión de licencia expedida por un país miembro o “asimilado FIA” de la Unión Europea (a excepción de las licencias de debutantes) válida para 2010 (Artículo 2.3. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2010).

**4.4** Todos los integrantes de los equipos que realicen trabajos de cualquier índole en los Parques de Trabajo, Zona de Boxes y Pit-lane, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia vigente. La presencia de licencia de asistencia será requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del Certamen o los del Meeting correspondiente.

#### **ARTÍCULO 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS**

**5.1.** Los vehículos admitidos en la Copa de España de Resistencia son todos los definidos en el Reglamento Técnico del mismo.

**5.2.** En cada Miting un piloto sólo podrá utilizar un vehículo, no estando autorizados los coches de reserva. Los comisarios técnicos identificarán los vehículos en las verificaciones técnicas, para garantizar el cumplimiento de esta norma.

#### **ARTÍCULO 6. NÚMERO DE VEHÍCULOS PARTICIPANTES**

El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos oficiales y carreras serán conformes a la normativa establecida por la FIA recogida en el Anexo O – Complemento 2 del CDI.

En caso de superar el número de vehículos participantes autorizados, el criterio que se seguirá por la admisión de inscritos será el siguiente:

En caso de superar el número de vehículos participantes autorizados, el criterio que se seguirá por la admisión de inscritos será el siguiente:

- 1- Equipos que hayan formalizado la inscripción para todo el certamen

- 2- Equipos que no habiéndose inscrito a todo el CER, hayan competido en el máximo número de carreras anteriores.
- 3- Según clasificación en los entrenamientos cronometrados y por categorías

En el supuesto de superarse el número de vehículos autorizados, se confeccionará una lista de reservas según los criterios anteriores. Estos concursantes podrán participar en los entrenamientos cronometrados, pero no así en las carreras si no es para completar la parrilla de salida, en el supuesto de que alguno de los concursantes autorizados no pueda hacerlo en aplicación del artículo 27.5 del Reglamento Deportivo de la Copa de España de Resistencia. Se establecerá una lista por orden de clasificación en cada tanda de entrenamientos cronometrados y por cada División. Así pues encabezarán dicha lista los primeros de cada división, cuyo orden es D5, D4, D2, D3, D1, y sucesivos.

**6.1 . En los Mitings de carrera única definida en el artículo 10.3 del presente Reglamento, la distribución de los vehículos admitidos quedará de la siguiente manera:**

Todos los equipos inscritos a la Copa de España de Resistencia a principio de temporada y los que hayan participado en al menos la mitad de los mitings celebrados hasta el momento, estarán directamente admitidos a disputar la carrera, estando obligados igualmente a realizar dichos entrenamientos.

El resto de participantes se clasificarán por tiempos y por categoría. El orden a seguir será descendente respecto a las categorías, es decir, un piloto de la D5, uno de la D4, uno de la D3, uno de la D2, uno de la D1, uno de la D5, D4, D3, D2, D1... y así sucesivamente hasta llegar al límite máximo de capacidad de homologación del circuito.

## **ARTÍCULO 7. INSCRIPCIONES.**

**7.1.** Los boletines de inscripción deberán tener, como mínimo:

- a) Una declaración que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada a la participación del Open, han leído, comprendido y aceptado el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables (Artículo 3).
- b) La marca del vehículo que se utilizará y categoría a la que pertenece
- c) El nombre del concursante, datos y número de licencia.
- d) El (los) nombre(s) del (los piloto(s), datos y números de licencias.

**7.2.** Todos los equipos que deseen participar en un Miting deberán enviar el impreso oficial de inscripción, debidamente rellenado al siguiente e-mail o número de fax de V-LINE ORGANIZACIÓN.

ivan@vlineorg.com

Fax: 938 794 324

**7.3.** Un concursante podrá designar un máximo de 2 pilotos por vehículo.

**7.4.** Pasado el plazo de inscripción, el concursante podrá reemplazar al piloto hasta el momento de finalización de las verificaciones administrativas, así como el vehículo. Todos estos posibles cambios, deberán contar con el consentimiento del Colegio de Comisarios Deportivos. Al cierre de estas verificaciones se publicará la lista definitiva de inscritos del Miting, que será aprobada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

**7.5.** El plazo de cierre de inscripciones a las pruebas queda fijado en 4 días antes de la celebración del Mitin en el que se desee participar.

**7.6.** Los derechos de inscripción por cada Miting quedan establecidos en 790 Euros.

**7.7.** Los equipos inscritos al CER deberán ser de uno o dos pilotos máximo, diferenciándose entre Prioritarios o Amateurs. El Comité Organizador será quien determinará en función de la trayectoria deportiva, palmarés personal, cualidades como piloto, resultados de carreras anteriores o tiempos conseguidos en los entrenamientos privados y cronometrados, la relación de pilotos que integrarán la lista de Prioritarios. Dicho Comité se reserva el derecho de

introducir los cambios que crea oportunos, atendiendo a criterios deportivos o de cualquier otra índole.

**7.8.** Si un piloto Amateur comparte equipo con un Prioritario y a criterio del Comité Organizador pasa también a ser Prioritario, el piloto afectado perderá la bonificación y se le aplicará el hándicap definido en el artículo 35.2.c

**7.9.** La no asistencia a un Miting deberá ser justificada al Comité Organizador. Si las razones no se consideran suficientes, perderá el importe de la inscripción.

**7.10.** El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a el establecido a el artículo 74 del CDI.

**7.11.** Los pilotos que se inscriban por primera vez en el último Miting, no puntuarán, ni bloquearán puntos, no teniendo derecho a las primas –en el supuesto de que hubieran- y sí a los premios –en el caso de haberlos-. Se les asignará un handicap de 15 segundos en las dos carreras y les será asignado un Hándicap por resultado correspondiente a su clasificación en carrera, con independencia de los Hándicaps por resultados aplicables a los equipos que puntúan en este, según el Art. 35.3.

**7.12.** En conformidad con lo preceptuado en el Artículo 79 del CDI, el mismo vehículo no se podrá inscribir más que una vez en cada prueba de un mismo Miting, excepto autorización expresa de la RFE de A.

## **ARTÍCULO 8. SEGUROS**

**8.1.** El Organizador de cada Miting deberá contratar una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, que esté de acuerdo con las disposiciones de la Real Federación Español de Automovilismo para el año en curso. Esta póliza de seguros deberá estar a disposición de los concursantes si así lo solicitan.

**8.2.** El seguro citado anteriormente, no afectará a otras pólizas personales contratadas por un concursante o cualquier participante de la prueba.

**8.3.** Los pilotos participantes a la Prueba no serán considerados como terceros entre ellos.

## **ARTÍCULO 9. PRUEBAS PUNTUABLES**

**9.1.** La Copa de España de Resistencia 2010 se establece a un mínimo de DIEZ (10) y un máximo de DOCE (12) carreras, que se desarrollarán en un máximo de SEIS (6) Mitings.

**9.2.** El calendario oficial de carreras para la Copa de España de Resistencia 2010 es el siguiente:

13-14 Marzo	Valencia
15-16 Mayo	Jarama
12-13 Junio	Albacete
04-05 Septiembre	Alcañiz
23-24 Octubre	Navarra
12-13 Noviembre	Barcelona

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

## **ARTÍCULO 10. DISTANCIA A RECORRER**

Tipo de Miting:

10.1.- Dos carreras con una duración máxima de 48 minutos más una vuelta cada una.

10.2.- Una o dos carreras con una duración máxima de 60 minutos más una vuelta cada una.

10.3.- Única carrera, siendo la distancia a recorrer superior a los 200 Km y una duración máxima de 3 horas.

#### **ARTÍCULO 11. HORARIO OFICIAL**

El horario de las pruebas del CER será establecido en el Reglamento Particular de cada Mitin, en conformidad con el dispuesto en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (art. 9.6).

#### **ARTÍCULO 12. NÚMEROS DE COMPETICIÓN. NOMBRES**

Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador antes del primer Miting. Estos números asignados por dicho Comité podrán ser modificados si el organizador así lo estima oportuno. El nombre del piloto(-s) deberá ir obligatoriamente con letras blancas bien legibles, de una altura máxima de 10 cm, sobre el cristal de las ventanas laterales posteriores. Tanto los números de carrera como lo/los nombre(-s) del (de los) piloto(-s) deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso del Miting.

#### **ARTÍCULO 13. PUBLICIDAD**

**13.1.** Los equipos podrán hacer figurar en la ropa, así como en el vehículo, publicidad comercial, siempre que:

- a) Estén de acuerdo con el establecido en las normas sobre publicidad de la F.I.A. y/o a la normativa de la ADN en la cual se celebre la prueba.
- b) Respeten los lugares previstos en el Reglamento por la publicidad obligatoria.
- c) Cualquier publicidad contraria a la establecida, o que esta figure en lugares diferentes al indicado en el Reglamento, deberá ser autorizado expresamente por el Comité Organizador de la prueba.

**13.2.** Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante, la correcta colocación en los vehículos de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba.

**13.3.** Los concursantes inscritos en cualquier prueba de la Copa de España de Resistencia 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.

**13.4.** Los concursantes que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria del CER, podrán solicitar una excepción al Comité Organizador. El Comité Organizador podrá dispensar, a su exclusivo criterio, al concursante de colocar esta publicidad incompatible fijando, en este caso, un aumento en los derechos de inscripción, igual al doble del establecido para quien lleve la publicidad obligatoria y pérdida de los premios y primas correspondientes de aquella publicidad (si hubieran).

**13.5.** El piloto o concursante que no respete la colocación de la publicidad obligatoria y nombres de los pilotos, será sancionado.

**13.6.** Situación de la publicidad obligatoria:

La publicidad obligatoria del CER deberá colocarse en los lugares establecidos en el Anexo I al presente Reglamento.

#### **ARTÍCULO 14. OFICIALES**

**14.1** La R.F.E. de A. nombrará, al menos, los siguientes oficiales:

- Colegio de Comisarios Deportivos: El Presidente del Colegio y un Comisario Deportivo.

- Director de Competición, que actuará como Starter de la Prueba.
- Delegado Técnico.

**14.2** El Organizador de la Prueba propondrá los siguiente oficiales, entre los titulares de licencias R.F.E. de A., y sus nombres serán comunicados a la R.F.E.de A. para su aprobación, si procede:

- Los dos Comisarios Deportivos que completan el Colegio.
- El Director de Carrera y sus Adjuntos
- El Jefe de Comisarios Técnicos.
- Y todos los oficiales relacionados en el Anexo II del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito.

**14.3** Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el Reglamento Particular de la Prueba o en un anexo al mismo.

**14.4** El Director de Competición y el Director de Carrera, trabajarán en constante unión. El Director de Competición dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las ordenes correspondientes pero sólo con la aprobación expresa del Director de Competición:

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la carrera, que se respeten los horarios y si lo juzgase necesario proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme al Código y al Reglamento Deportivo.
- b) Parar a cualquier concursante (en cumplimiento de la normativa del CDI y del Reglamento Deportivo).
- c) Parar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al Reglamento Deportivo, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- d) El procedimiento de salida.
- e) Utilizar el vehículo de seguridad.

**14.5** El Director de Competición o el Director de Carrera deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y desde el despliegue del cartel de 5 minutos hasta que el último vehículo pase la Línea de Llegada. Los Comisarios Deportivos y los demás oficiales deben mantenerse localizables por el Director de Carrera en todo momento.

## **ARTÍCULO 15. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES**

**15.1.** Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones al Concursantes, mediante comunicados especiales de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y en cualquier caso publicadas en el panel Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

**15.2.** Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y de las carreras, así como todas las decisiones de los oficiales de la Prueba, que así sea acordado por ellos, serán colocados en el panel Oficial de Avisos.

**15.3.** Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto, le será, además, comunicado inmediatamente por escrito.

**15.4.** Los concursantes o sus representantes deberán estar siempre localizables durante toda la duración de la prueba. De lo contrario serán objeto de una penalización puesta por los Comisarios Deportivos.

**15.5.** Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante banderas y señales previstas por el Código. Los concursantes no podrán utilizar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente.

**15.6.** Las señales transmitidas a los pilotos mediante banderas y señales previstas en el Código, deberán respetarse imperativamente. Una falta de respeto a estas señales puede ser sancionada, hasta con la exclusión de carrera.

**15.7.** Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir inmediatamente la velocidad y volver al Pit Lane (entrenamientos) o dirigirse a la Línea de bandera roja (carrera), estando preparados para pararse, si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

**15.8.** Por otra parte, el llamamiento de un piloto al Pit-Lane mediante una bandera negra deberá atenderse y cumplirse en el siguiente paso por la entrada de box, después que haya sido presentada, bajo una pena de sanción por incumplimiento.

## **ARTÍCULO 16. SANCIONES**

**16.1.** Los Comisarios Deportivos pueden infligir tanto las sanciones previstas por este Reglamento, como cualquier otra que ellos dispongan bajo su exclusivo criterio, en virtud del Código Deportivo Internacional o de otros Reglamentos aplicables. Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Competición.

**16.2.** "Incidente" significa un hecho o una serie de hechos que impliquen a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- Suponga la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera en aplicación de la reglamentación aplicable.
- Sea una violación de la normativa aplicable (Reglamentos, CDI...).
- Se adelante en la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- Empuje o fuerce a otro vehículo a dejar la pista.
- Impida cualquier maniobra de adelantamiento de otro piloto.
- Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

**16.3.** Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un incidente y qué piloto(s) están implicado(s) en el mismo.

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

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

**16.5.** Los Comisarios Deportivos podrán aplicar las siguientes Sanciones a cualquier piloto implicado en un Incidente:

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo
  - de paso por Pit-lane (Drive through).

- de parada en Pit-lane (Stop & Go).
- a añadir a su tiempo de entrenamientos o al invertido en carrera.
- anulación de tiempo(s) de entrenamientos.
- Pérdida de posiciones en parrilla de salida.
- Exclusión.

**16.6.** Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la Real Federación Española de Automovilismo, de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un "Incidente".

**16.7.** El Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina podrá sancionar cualquier licenciado implicado en un "Incidente", de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la R.F.E. de A. y disposiciones concordantes.

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

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

- a sumar al tiempo total invertido en carrera.
- de paso por Pit Lane (Drive through)
- de parada en el Pit Lane (Stop & Go)

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

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

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

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

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

c) Definiciones:

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

c.2) Parada en el Pit Lane (Stop&Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "stop" escrita en blanco. A partir del momento en que el vehículo esté parado, el oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "go" escrita en blanco.

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

**16.11.** En ambos casos (C1 y C2), el vehículo no podrá pararse en su box para realizar ninguna operación de reparación, asistencia, ni cambio de piloto.

El incumplimiento de esta norma podrá llegar hasta la exclusión de la prueba.

No obstante, en caso que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de medio externo para arrancarlo.

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

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

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

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

#### **16.14. Entrenamientos privados**

Los entrenamientos privados del viernes anterior a una prueba o sábado por la mañana –que son realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y el que alquila la pista- no forman parte deportiva del meeting. Estos entrenamientos se deberán ajustar a la normativa vigente publicada por la Real Federación Española de Automovilismo para ellos.

### **ARTÍCULO 17. TELEMETRIA Y RADIOS. APARATOS DE CRONOMETRAJE**

**17.1.** 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 al contrario, durante todo el desarrollo del entrenamiento oficial y las carreras, excepto los instalados por los comisarios y Cronometradores de la prueba, con el objetivo de controlar el desarrollo de la misma.

Se sancionará el incumplimiento de esta normativa.

Están permitidas las tomas de tiempos no oficiales automáticas. Si por el funcionamiento de estas los equipos necesitaran instalar algún elemento de medida –con fuente de alimentación- al muro de señalización, esta última (fuente de alimentación) deberá situarse en el suelo, nunca en la parte superior del muro.

**17.2.** Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos al vehículo y que este sea desde el vehículo (parado) al ordenador y no en sentido contrario.

**17.3.** 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, con la exclusiva función de transmisión de voz humana.

**17.4.** Es responsabilidad del concursante, la adquisición y instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas.

Este transponder debe ser del modelo AMB Tranx 260 DP con una conexión directa a la batería del vehículo, fijado con remaches o tornillos por delante del eje delantero del vehículo a una altura máxima de 80 cm respecto a la pista y sin ningún material metálico de fibra de carbono entre el transponder y la pista.

**17.5.** 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 a los boxes, para su sustitución o reparación.

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

Por cada meeting, el importe del alquiler será de 150 Euros y la fianza de 200 Euros, que será devuelta al concursante, una vez acabado el meeting y comprobado su estado de funcionamiento por el servicio de cronometraje. En el caso de pérdida, deterioro o no regreso del transponder de alquiler, no será devuelta la fianza.

## **ARTÍCULO 18. DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK Y BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES**

**18.1.** Se prohíbe la estancia de vehículos particulares a la zona de Paddock reservada al CER (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en caso alguno turismos particulares, bajo sanción económica.

Para la instalación a la parte trasera de los boxes de trabajo de cualquier tipo de estructura (carpas, sillas, etc.), se deberá pedir el permiso de la Organización.

**18.2.** 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.

Todo el material deberá estar al interior de los boxes.

Es responsabilidad de los equipos, la obligación de retirar de las instalaciones, los neumáticos usados una vez finalizada la prueba.

**18.3.** Relación de pases personales entregados por equipo y Miting:

2 pases de piloto

1 pase de Pit Lane para el manager del equipo

4 pases de Pit Lane para mecánicos

2 adhesivos de muro –cuyo valor es para estar en el muro y cruzar el pit durante el periodo de cambio de piloto-

8 pases de Paddock

1 Parking Paddock

2 Parking Pilotos

2 Parking Invitados

**18.4.** Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito que se encuentre en la zona de Paddock, en los boxes o dentro del Pit Lane, deberán llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo. Se prohíbe la estancia de personas que no estén acreditadas en la zona interior de los boxes durante los entrenamientos o carreras.

**18.5.** Se prohíbe tener o instalar en el interior de los boxes de trabajo cualquier elemento, como por ejemplo cocinas, neveras, calentadores, etc., que puedan ser considerados por la organización como susceptible de crear un peligro adicional.

**18.6.** 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.

## **ARTÍCULO 19. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD**

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

**19.2.** Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y las carreras de todas las pruebas del C.E.R, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo II de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

**19.3.** El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la parrilla de salida.

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

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

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

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

**19.5.** 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.

**19.6.** 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 Kms/h.

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

**19.7.** Está prohibido empujar un vehículo en la pista.

**19.8.** 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.

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

**19.10.** 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 prueba.

**19.11.** 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.

**19.12.** Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.

**19.13.** 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)

**19.14.** En particular está prohibido:

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

**b)** Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 29.5.

**19.15.** 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 adelantarle a la primera oportunidad posible.

**19.16.** Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarle.

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

**19.17.** 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 pista pero no los bordillos y/o pianos, y;

- un piloto se considerará como que ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con la pista.

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del Art. 19.18 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.

**19.18.** Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar varias veces de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo a arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

**19.19.** La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 19.17 y 19.18 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p ej. una colisión evitable), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

**19.20.** 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 I de este Reglamento

**19.21.** 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.

**19.22.** Todo vehículo abandonado por su conductor 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.

**19.23.** 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.

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

**19.25.** 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.

#### **19.26 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 en estas circunstancias.

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

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en el artículo 19 de las PCCCTCE.

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

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

#### **19.27. Zona de desaceleración.**

**19.27.1.** Se considera que la zona de desaceleración forma parte del área de boxes.

**19.27.2.** En el transcurso de los entrenamientos y la carrera, sólo estará autorizado el acceso al Pit Lane por la zona de desaceleración. Todo incumplimiento de esta regla se sancionará.

**19.27.3.** Cualquier conductor que tenga intención de dejar la pista o de volver a su Box o a la zona del "Paddock" deberá manifestarlo con la antelación suficiente y asegurarse de poderlo hacer sin peligro.

**19.27.4.** Excepto en caso de fuerza mayor, requerido únicamente por los Comisarios Deportivos, está prohibido traspasar en cualquier sentido la línea de separación entre la zona de desaceleración y la pista.

El incumplimiento de esta norma traerá con sí una sanción que al efecto establezcan los Comisarios Deportivos a su parecer.

#### **19.28. Pit Lane y Boxes**

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

**19.28.2.** La única zona dónde está permitido trabajar a los vehículos es la "Vía interior". El incumplimiento de esta norma traerá con sí una sanción que al efecto establezcan los Comisarios Deportivos a su parecer.

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

El incumplimiento de esta norma traerá con sí una sanción que, al efecto, establezcan los Comisarios Deportivos a su parecer.

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

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

El incumplimiento de esta norma será juzgado por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer las sanciones que al efecto crean oportunas.

**19.28.6.** La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas a la zona del Pit Lane que se encuentre enfrente del Box asignado a cada participante.

El incumplimiento de esta norma será sancionado.

**19.28.7** Si un piloto sobrepasa su Box antes de haberse parado, no puede volver el vehículo al Box más que siendo empujado.

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

**19.28.9.** Está prohibido abastecer aceite durante el entrenamiento y carreras. Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos. La sanción por el incumplimiento de esta norma será de exclusión de la prueba.

**19.28.10.** La zona de Pit Lane está prohibida a los menores de 16 años.

**19.28.11.** Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), a la zona de los boxes, a la pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

**19.28.12.** Todos los boxes de equipos participantes en el entrenamiento cronometrado o carreras deberán mantener abierta la puerta, en el tiempo de duración de los mismos. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de Pit Lane. Se sancionará el incumplimiento de esta norma

**19.28.13.** Durante el entrenamiento oficial cronometrado, los vehículos podrán recibir asistencia al interior de su box, hasta el momento en que salgan por primera vez de este. A partir de este momento, todas las operaciones de reparación y mantenimiento que se realicen a los vehículos deberán realizarse en la "Vía interior".

**19.28.14.** Durante el entrenamiento oficial cronometrado, el vehículo no podrá volver a entrar en su box, incluso tras finalizar su participación, hasta su vuelta del Parque Cerrado, excepto las excepciones contempladas en el Artículo 37 apartado 6. El incumplimiento será sancionado.

## **ARTÍCULO 20. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS**

**20.1** Las verificaciones Administrativas y Técnicas se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el Reglamento Particular de cada Miting, que deberán estos últimos estar especificados. Las verificaciones se realizarán el mismo día de los entrenamientos oficiales, con autorización expresa de la R.F.E. de A. (Art. 19.1 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito 2010).

Para las verificaciones técnicas todo reglamento o anexo que sea de aplicación –en la participación de cualquier vehículo en el Trofeo- ha de haberse presentado con anterioridad a las mismas. El período para presentar esta documentación aplicable se fija en el plazo de cierre de inscripción (cuatro días antes de la prueba). Del mismo modo, toda documentación no

acreditada con anterioridad tampoco podrá ser aportada como prueba en una eventual verificación post-carrera.

La verificación técnica preliminar servirá para ver la adecuación o no de la inscripción a las diferentes categorías y/o clases, así como para evaluar la presencia y el buen estado de los elementos de seguridad del piloto y el vehículo.

Las verificaciones técnicas preliminares se desarrollarán en el Box de cada participante, o lugar asignado, siendo requisito imprescindible para pasar las mismas que los números de carrera y nombre(-s) de el/los piloto(s) estén colocados en los lugares establecidos. Las administrativas se realizarán en el lugar establecido en el Reglamento Particular de la prueba.

El concursante y/o su representante, deben encontrarse en el box, o lugar asignado y estar a disposición de los Comisarios durante el tiempo establecido para las verificaciones técnicas.

**20.2** Las verificaciones deberán finalizar al menos 60 minutos antes de la hora de comienzo de los entrenamientos oficiales, excepto autorización puntual de la RFE de A.

**20.3** Los concursantes que no hayan pasado las verificaciones, no serán autorizados a tomar parte en entrenamientos ni en carrera, excepto que hayan sido autorizados por los Comisarios Deportivos.

**20.4** SERÁN SANCIONADOS los concursantes que hayan realizado las verificaciones fuera del horario establecido (previa autorización de los Comisarios Deportivos).

**20.5** En la primera prueba del CER en que participe un concursante o piloto, se verificarán las licencias, autorizaciones de la ADN. si procede, etc., obligatoriamente se deberá realizar una fotocopia de las licencias de concursantes y piloto(-s) que se adjuntara a la ficha de seguimiento.

En las restantes pruebas del CER, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Ficha de Seguimiento para dar fe de su presencia en el Miting.

**20.5.a** Igualmente en la primera prueba del CER en que participe en equipo el Jefe de Equipo deberá asistir a un Briefing con el Director de Carrera, en el que se le explicarán los aspectos más relevantes del Campeonato.

**20.6** El Director de Carrera y/o de Competición podrán requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de someter a un examen médico a cualquier piloto durante el transcurso del Miting.

**20.7** Los Comisarios Deportivos pueden:

**20.7.1.** Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un concursante antes, durante y/o después de los entrenamientos y de la carrera.

**20.7.2.** Exigir que un vehículo sea desmontado por el concursante durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.

**20.7.3.** Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

**20.7.4.** No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad

**NO PRESENTARSE A LOS COMISARIOS TECNICOS** en cualquiera de las situaciones anteriores será sancionado.

**20.8** Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar a su seguridad o cuestionar su conformidad o que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos, que señalarán a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera, la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto (no-conforme por motivos técnicos o de seguridad) se dirigirán a su box o al parque cerrado según proceda.

**20.9** El Director de Carrera y/o de Competición podrán requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de verificación de cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente.

**20.10** Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales y después de cada carrera, los dos primeros clasificados y dos vehículos elegidos aleatoriamente por los Comisarios Deportivos de la prueba, podrán ser verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio la cantidad de vehículos a verificar.

**20.11** Inmediatamente después de la llegada de los entrenamientos oficiales y de cada una de las carreras, todos los vehículos irán directamente al Parque Cerrado por la vía más rápida. Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado y los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

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

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

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

**20.15** Todos los vehículos podrán ser controlados durante los entrenamientos cronometrados oficiales con relación a su peso.

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

**20.17** Si un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintara –si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

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

En las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda sesión de entrenamientos cronometrados o la segunda carrera, el concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la primera sesión de entrenamientos cronometrados o primera carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Deportivos antes de efectuar la sustitución.

**20.18** Todos los lastres, que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación y precintados por los Comisarios Técnicos. Los lastres no declarados no podrán ser tenidos en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

**20.19** Pasaporte Técnico: Cada vehículo llevara asociado un Pasaporte Técnico cuya conservación es responsabilidad del Concurante. Este Pasaporte deberá presentarse en las

verificaciones de cada una de las pruebas y cada vez que sea requerido por los Comisarios. En él estarán reflejadas todas las características determinantes de la clasificación del mismo dentro de su categoría.

**20.20** Ficha de Homologación: El concursante con un vehículo con Ficha de Homologación, deberá estar en posesión de la citada Ficha y de las hojas anexas correspondientes y deberá presentarla a requerimiento de los oficiales de la prueba.

El vehículo deberá estar conforme con la Ficha de Homologación presentada, por lo que no podrá tenerse en cuenta ninguna extensión de homologación que, aún existiendo, no figure físicamente en la ficha presentada por el concursante.

## **ARTÍCULO 21. LIMITACIÓN DE NEUMÁTICOS A UTILIZAR EN CADA MITING.**

**21.1** Todos los participantes de la Copa de España de Resistencia deben utilizar en cada miting los neumáticos de la marca DUNLOP , tanto Slick como de lluvia y los vehículos que se detallan a continuación deberán llevar obligatoriamente las siguientes medidas y compuesto:

Seat Leon Copa 08:	Medida: 245/650R18	Compuesto: 720
Seat Leon Copa 02-07:	Medida: 210/650R18	Compuesto: 720
Hyundai Coupé Copa	Medidas: 235/610 y 205/620R17	Compuesto: 720
Renault Clio Copa 06	Medida: 205/620R17	Compuesto: 720
Renault Clio Copa 00-05	Medida: 200/580R15	Compuesto: 720

El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para los entrenamientos, cronometrados y carreras serán los siguientes:

Mitings de dos carreras con una duración igual o inferior a 61 minutos, o carrera única con una distancia a recorrer superior a 200km: **6** neumáticos

Mitings de carrera única, con una duración igual o inferior a 61 minutos: **4** neumáticos

Excepcionalmente en el primer Miting y para los equipos que participen por primera vez en el Open en cualquier Miting, el número máximo de neumáticos a utilizar será de **8**.

Si coincide que el primer Miting del año es de carrera única y la duración es igual o inferior a 61 minutos, el número máximo de neumáticos a utilizar será de **6**.

Los únicos neumáticos que se podrán utilizar tanto en los entrenamientos oficiales cronometrados como las carreras serán los marcados en cada Miting.

Únicamente para los entrenamientos libres o privados y Warm up, con independencia de los neumáticos del Miting (descritos en el párrafo anterior), se podrán utilizar cualquier neumático, estén o no marcados.

Se autoriza a remarcar neumáticos ya marcados en cualquier Miting anterior. Esto no será posible en el primer Miting del CER.

**21.2.** Los Comisarios Técnicos serán quienes determinen el sistema de marcaje neumáticos y a su vez vigilarán el cumplimiento de esta norma, sancionándose su incumplimiento.

**21.3.** El marcaje de estos neumáticos se hará al mismo momento que las verificaciones técnicas.

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

**21.5.** En un Miting, 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.

**21.6.** Corresponde al Director de Carrera y/o Competición y sólo a ellos juzgar si la pista está húmeda o mojada, y en este segundo caso, la decisión se comunicará a todos los concursantes lo más rápidamente posible.

**21.7.** Cuando se haya determinado por el Director de carrera y/o Competición condiciones de

pista mojada, la utilización de neumáticos (de seco o de agua) es libre, excepto el número máximo de neumáticos de seco (slick) –Artículo 21.1-.

Sin embargo, esta decisión no afecta la totalidad del Miting, manteniéndose la limitación de neumáticos para el resto de la prueba si no se vuelven a decretar condiciones de pista húmeda.

**21.7.1.-** La utilización simultánea de neumáticos slicks y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, esta prohibido en cualquier circunstancia.

**21.7.2.-** 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 General de Velocidad en Circuito.”.

**21.7.3.-** “..El Director de Carrera, así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos.”.

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

**21.8.** La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos de lluvia está prohibido tanto en entrenamientos como en carrera.

- La utilización de neumáticos de agua sin autorización del Director de Carrera será penalizada.

**21.9.** Será responsabilidad de los equipos rellenar debidamente la hoja de verificación de neumáticos con los códigos correspondientes.

**21.10.** Está autorizado remarcar neumáticos de mitings anteriores.

**21.11.** Durante toda la duración de los entrenamientos oficiales cronometrados, se podrán colocar comisarios a la salida de boxes encargados de verificar que todos los vehículos lleven los neumáticos correctamente marcados. Asimismo, los Comisarios Técnicos encargados del marcaje de neumáticos deberán, también, supervisar los cambios de los mismos efectuados en cada box y comprobar que los vehículos salgan con neumáticos correctamente marcados. El Director de Carrera así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía, detectada en el control de neumáticos, que pudiera llevar a los Comisarios Deportivos a anular (en parte o totalmente) los tiempos realizados por el piloto en cuestión durante la sesión de entrenamientos o a la exclusión de la carrera.

**21.12.** Los Organizadores y los Comisarios tomarán las medidas necesarias por asegurar la eficacia y la regularidad de las operaciones de marcaje y control de los neumáticos.

**21.13.** Si un concursante debe marcar fuera de los horarios y lugares previstos no se podrá realizar dicha operación, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos, en este caso será sancionado a excepción de los casos previstos en el Artículo 21.6.

**21.14.** El uso y/o la mera presencia de calentadores de neumáticos durante toda la duración del Miting está prohibido. El incumplimiento de este punto será sancionado por los Comisarios Deportivos.

**21.15.** Si un equipo estropea uno o varios neumáticos marcados en cualquiera de las dos sesiones de entrenamientos cronometrados, los Comisarios Técnicos deberán evaluar si dichos neumáticos están en condiciones de hacer las carreras. Si por motivos de seguridad los Comisarios Técnicos acuerdan que no son utilizables, el equipo afectado podrá remarcar el mismo número de neumáticos rotos, siempre y cuando ya estén marcados en cualquier Miting anterior. Esto no será posible en el primer Miting del año, dejándolo a criterio de los Comisarios Deportivos.

**21.16** En el supuesto de rotura de los neumáticos, en cualquier miting, de los vehículos cuya Ficha de Homologación o características técnicas deban llevar una medida diferente de los ejes delantero y trasero, estarán autorizados a montar un neumático de recambio no marcado, con el consentimiento previo del Delegado Técnico

### **Normativa para el cambio de neumáticos en meeting de carrera única cuya distancia a recorrer supera los 200 Km.**

Se autoriza el cambio de neumáticos, siempre que sean conformes a lo dispuesto en el art. 21.1 (primer párrafo)

Esta operación no se podrá realizar en la misma vuelta que se haga el cumplimiento de handicap y cambio de piloto. En cambio si podrá realizarse tras el repostaje de combustible, si procediera.

Se deberá hacer a la altura del box adjudicado a cada participante en la vía interior del pit y en esta operación únicamente podrán realizarla un máximo de CUATRO (4) mecánicos por vehículo.

Se autoriza el uso de gatos neumáticos en el caso de que el coche los porte y sean conformes en las verificaciones técnicas previas, en caso contrario el número máximo de gatos de accionamiento manual que se pueden utilizar en la operación será de dos (2).

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

## **ARTÍCULO 22. PESO DEL VEHÍCULO. PROCEDIMIENTO DE PESAJE**

**22.1** Durante todo el meeting deberá respetarse el peso mínimo especificado en el Reglamento Técnico.

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

**22.3** Las básculas oficiales serán la de la R.F.E. de A. y las de V-Line Org, siendo estas las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas e inapelables.

**22.4** Se admite una tolerancia de peso de 3 kg. No obstante, se recomienda a los concursantes que ajusten el peso de sus vehículos con los depósitos de combustibles vacíos.

**22.5** Procedimiento de pesaje:

Todos los pilotos inscritos en el certamen serán pesados en la primera prueba de la temporada con su indumentaria de competición completa. Si un piloto se inscribe durante la temporada será pesado en su primera participación.

El pesaje de cada vehículo se controlará durante los entrenamientos cronometrados oficiales y las carreras de cada prueba, como sigue:

**22.5.1. Durante y después de los entrenamientos oficiales:**

**22.5.1.1.** A la entrada del Pit Lane, un Comisario indicará a los vehículos elegidos que serán pesados.

**22.5.1.2.** El sistema de pesaje se encontrará en la zona determinada por el Delegado Técnico y que informará previamente a todos los concursantes.

**22.5.1.3.** Cuando lo indique el Comisario referido en el primer punto, el piloto del vehículo en cuestión se dirigirá, por la vía más directa, al sistema de pesaje referido en el segundo punto, y en cualquier caso sin intervenciones ni ayuda de ninguna persona que no sean los Comisarios, si llegara a ser necesario.

**22.5.1.4.** El pesaje tendrá lugar bajo el control de los verificadores, con el motor apagado y el piloto permaneciendo inmóvil en el vehículo.

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

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

**22.5.1.7.** El resultado de dicho pesaje y el tiempo y fecha en el que tenga lugar, lo comunicarán los verificadores por escrito al piloto al término de la operación.

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

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

### **22.5.2. Después de la carrera**

**22.5.2.1.** Todo vehículo que cruce la línea de llegada irá, por la ruta más directa (y sin la intervención o ayuda de nadie que no sean, en caso de necesidad, los comisarios) al lugar de pesaje donde el vehículo será pesado, según la decisión de los Comisarios Deportivos, con el motor apagado sin el piloto ni su indumentaria y ninguna sustancia material o de ninguna naturaleza podrá ser añadida, puesta, o retirada del vehículo, entre el tiempo en que cruza la línea de llegada y el término del pesaje.

**22.5.2.2.** Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el concursante será excluido automáticamente de la prueba, excepto en el caso de que la deficiencia en el peso resulte de una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a causas de fuerza mayor.

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

### **22.6. Aparatos de filmación.**

**22.6.1.** El concursante que desee instalar una cámara de filmación en su vehículo, deberá informar previamente a los Comisarios Deportivos, que autorizarán la instalación una vez el Delegado Técnico haya revisado la colocación de esta.

**22.6.2.** Los Comisarios Técnicos comprobarán que la misma ofrece todas las garantías de seguridad y que se ajusta a la instalación autorizada. De lo contrario, no será autorizado a tomar la salida excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

**22.6.3.** El Comité Organizador se reserva el derecho de instalar aparatos de filmación a los vehículos participantes.

**22.6.4.** El peso de estos aparatos no será considerado para el peso mínimo de cada vehículo.

## **ARTÍCULO 23. CARBURANTE**

### **NORMATIVA CORRESPONDIENTE AL USO DE CARBURANTE DURANTE LAS PRUEBAS**

**23.1** Para participar en los entrenamientos cronometrados oficiales y las carreras de todas las pruebas de la Copa de España de Resistencia, es obligatoria la utilización de la gasolina oficial autorizada por la R.F.E.de A.

**23.2** La única gasolina oficial para cada prueba será la suministrada "in situ" en cada carrera, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de gasolina, no siendo válida la de la anterior.

**23.3** La utilización de gasolina diferente de la oficial entrañará la exclusión de la prueba.

**23.4** La gasolina suministrada estará identificada para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo, de acuerdo con lo establecido en el art. 18.5.J de las PCCCTCE 2010.

**23.5** El Comisario Técnico extraerá del camión cisterna una muestra de gasolina cuando llegue a cada circuito, para realizar el análisis comparativo de la misma en las verificaciones.

**23.6** Durante el transcurso de los entrenamientos oficiales y la carrera, los Comisarios Técnicos podrán realizar una comprobación visual del color de una muestra o bien tomar muestras para ser analizadas de acuerdo a lo establecido en el Art. 11.5.-j de las PCCCTCE 2010.

**23.7** La toma de muestras de combustible se realizará tomando cuatro muestras de un litro en los bidones oficiales que serán debidamente identificados y precintados según el procedimiento usado para el marcaje de piezas a retener.

El primer bidón servirá para la verificación in situ y los otros tres para el análisis posterior en un laboratorio. De estas muestras una se enviará a analizar al laboratorio, otra se entregará al concursante afectado y la tercera quedará en poder de la R.F.E.de A. para un posible contra-análisis.

**23.8** El laboratorio reconocido por la R.F.E.de A. que recibe la muestra para analizar está autorizado a romper los precintos, sí los detalles concernientes al precintaje están descritos en el informe oficial.

**23.9** Si el resultado del análisis es conforme, la R.F.E.de A. comunicará los resultados oficialmente a todas las partes.

**23.10** Si el resultado sobrepasa la tolerancia de la Norma ASTM D3244, se comunicará al concursante afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de tres días su muestra a un laboratorio de su elección reconocido por la R.F.E.de A.,.Asimismo, debe tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 18.5.j) de las PCCCCTE.”

**23.11** En caso de desacuerdo entre los análisis y si los resultados sobrepasan las tolerancias definidas para dos análisis, la R.F.E.de A. enviará su muestra a un laboratorio reconocido a su elección.

**23.12** El cálculo final se efectuará teniendo en cuenta todos los resultados, y la decisión final será comunicada a todas las partes.

**23.13** Los horarios para la compra de vales y suministro de gasolina serán expuestos en el tablón de avisos en cada circuito.

**23.14** Al retirar los vales se firmará un justificante impreso, donde figurará la cantidad adquirida por cada equipo en cada prueba.

**23.15** El suministro de gasolina se hará preferentemente en bidones.

**23.16** Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 4 litros de gasolina a su entrada en el parque cerrado al final de entrenamientos o de las carreras.

**23.17** Se admite además como combustible, el uso de GLP  
Los vehículos que lo utilicen, deben estar sujetos a la normativa europea (Reglamento nº 67) vigente, así como a la Orden ITC/1968/2007 del Ministerio español, en los siguientes apartados:

- a) Depósito de combustible y desgasificador.
- b) Canalizaciones desde el depósito hasta el motor.
- c) Accesorios y electroválvulas.

Para su repostaje, deberán preverse depósitos adicionales que serán sustituidos antes y después de las mangas y finales. El cambio de estos depósitos adicionales, deberán efectuarse en el box correspondiente con las máximas medidas de seguridad establecidas en las PCCCE.

Queda prohibido el reavituallamiento de combustible durante los entrenamientos y/o carrera.

## **ARTÍCULO 24. BRIEFING**

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

Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia.

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

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

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

- a. Datos del Circuito:
  - a.1. Longitud
  - a.2. Ubicación de la Parrilla.
  - a.3. Ubicación de la Pole Position.
  - a.4. Ubicación de la Línea de Llegada.
  - a.5. Ubicación punto final del zigzaguo durante la vuelta de formación.
  - a.6. Ubicación zona de sanción de Stop&Go.
  - a.7. Ubicación del Semáforo de Salida.
  - a.8. Ubicación del Parque Cerrado.
  - a.9. Ubicación de las Verificaciones Técnicas finales.
  - a.10. Ubicación de Dirección de Carrera, Comisarios Deportivos y Secretaría.
- b. Plano del Circuito,
- c. Horarios Definitivos.
- d. Ventanas para el cumplimiento de handicap

En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial del meeting (reglamentos, horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán éstos.

Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing. En este caso, el concursante será sancionado.

## **ARTÍCULO 25. ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS. DESIGNACIÓN DE PILOTO.**

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

**25.2.** Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos cronometrados oficiales y haber realizado un tiempo que le clasifique, excepto los casos contemplados en este Reglamento.

**25.3.** Durante los entrenamientos, un semáforo rojo / verde estará colocado a la salida de los Box. Los vehículos solo podrán salir del Pit Lane cuando el semáforo verde este encendido. Además, una bandera azul, o un semáforo azul intermitente, será mostrada a la salida de los boxes con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen de los boxes si otro(-s) vehículo(-s) se aproximan por la pista

**25.4.** Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de

entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio

**25.5.** Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba, 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 condiciones siguientes:

- a) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
- b) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito).
- c) Los vehículos admitidos saldrán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

**25.6.** Los entrenamientos oficiales cronometrados se disputarán en una única sesión. Esta tendrá una duración máxima de 45 ó 95 minutos, dependiendo de si son mitings en los que las carreras las disputen todas las categorías juntas o separadas (Divisiones 1 -2 y 3-4-5) y serán admitidos a participar el número de vehículos establecidos en el Reglamento General de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito 2010. Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la salida.

**25.7.** El intervalo entre el final de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados y el principio de la carrera, caso de celebrarse en la misma jornada, no podrá nunca ser inferior en sus inicios a noventa (90) minutos.

#### **25.8. Distribución de los pilotos en los entrenamientos oficiales cronometrados.**

##### **25.8.a** Mitings con categorías juntas

Las dos tandas de entrenamientos oficiales cronometrados tendrán una duración mínima de 35 minutos y máxima de 45 minutos, que se distribuirán de la siguiente manera:

15 ó 20 minutos para el primer piloto.

5 minutos para el cambio de pilotos.

15 ó 20 minutos para el segundo piloto.

Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos tandas de entrenamientos calificativos.

##### **25.8.b** Mitings con categorías separadas.

Las dos tandas de entrenamientos oficiales cronometrados tendrán una duración mínima de 75 minutos y máxima de 95 minutos, que se distribuirán de la siguiente manera:

15 ó 20 minutos para el primer piloto.

5 minutos para el cambio de pilotos.

15 ó 20 minutos para el segundo piloto.

Los pilotos que corran solos deberán hacer obligatoriamente las dos tandas de entrenamientos calificativos

#### **Procedimiento**

Cuando empiece la sesión únicamente podrán salir a pista desde el Pit Lane los pilotos acreditados para esa tanda.

15 ó 20 minutos para el primer piloto D1 y D2

5 minutos para cambio de piloto

15 ó 20 minutos para el segundo piloto D1 y D2

5 minutos liberación de pista.

15 ó 20 minutos para el primer piloto D3-D4 y D5

5 minutos para cambio de piloto

15 ó 20 minutos para el segundo piloto D3-D4 y D5

Aquellos participantes que no cumplan los procedimientos expuestos en el presente artículo serán sancionados por el Colegio de Comisarios Deportivos.

**25.9.** Cada tanda del entrenamiento calificativo deberá ser disputada únicamente por uno de

los pilotos, debiendo informar en el briefing del piloto que tomará parte en cada una de ellas. Su incumplimiento será sancionado, así como la repetición a lo largo de la temporada. Aun así los pilotos que corran solos deberán informar en el Briefing que tomarán parte en las dos tandas.

Sin embargo, el concursante que informe a los Comisarios Deportivos (desde el briefing y hasta la hora de comienzo del entrenamiento), podrá ser autorizado, aunque será sancionado. Tras la hora de comienzo del entrenamiento, el concursante que no haya informado del piloto que efectúa los entrenamientos será sancionado con la anulación de los tiempos conseguidos.

**25.9.b** Todos los tiempos conseguidos fuera del plazo permitido para su División serán anulados.

**25.10.** Si por causas de fuerza mayor, así entendidas por el Colegio de Comisarios Deportivos, un equipo no pudiera tomar parte en una tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados, éstos tomarán la salida en la carrera desde el último lugar.

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

Cada vehículo deberá ser calificado por los dos pilotos del equipo (en caso de haberlos).

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

**25.12.** Durante los 5 minutos de cambio de piloto los mecánicos pueden realizar cualquier operación mecánica en el vehículo, siempre y cuando se haga en la Vía Interior del Pit Lane y a la altura de su box. No están permitidos los repostajes.

La realización de una operación mecánica en el interior del box comportará la anulación de los tiempos de la primera tanda, mientras que un repostaje no autorizado implicará la anulación de los tiempos de la segunda tanda.

## **ARTÍCULO 26. INTERRUPCIÓN DEL ENTRENAMIENTOS**

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

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

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

Salvo imposibilidad manifiesta este tiempo deberá ser recuperado, al menos para cumplir los mínimos de entrenamientos cronometrados (35 ó 75 minutos).

Salvo en los casos de entrenamientos libres o privados, se podrá renunciar a prolongar dicho periodo después de una interrupción de este tipo.

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

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

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista
- El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable

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

#### **26.4. Neutralización de los entrenamientos "Full Yellow"**

En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Competición 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 Competición/Dirección 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 marcha y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de "Full Yellow", los Comisarios Deportivos podrán imponer una sanción anulando el(los) tiempo(s) que considere(n) oportuno(s).

El final del procedimiento y la vuelta a la normalidad se comunicarán 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, los tiempos volverán a tenerse en cuenta.

El piloto causante de la neutralización de los entrenamientos o de la interrupción de los mismos podrá ser penalizado con la pérdida de todos los tiempos realizados hasta ese momento. Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a cualquier cancelación seguirán el procedimiento establecido en el artículo 19 de las PCCCTCE.

**26.5.** Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el circuito, se hace necesario detener (bandera roja) o neutralizar (Full Yellow) los entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo del piloto causante de ello se le podrá anular el mejor tiempo, siempre que los Comisarios Deportivos lo estimen oportuno. 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.

#### **26.6. Warm Up**

Se podrá programar una sesión de entrenamientos libres el domingo ("Warm Up"), con una duración mínima de 10 minutos.

En estos entrenamientos únicamente podrán participar los vehículos autorizados a tomar la salida en la(-s) (dos) carrera(-s).

Si la pista está seca durante toda la duración de los entrenamientos y se vuelve mojada (o viceversa) tras la finalización del "Warm Up", el Director de Carrera podrá autorizar, a su exclusivo criterio, una nueva sesión de 15 minutos con una antelación mínima de 1 hora a la salida prevista.

### **ARTÍCULO 27. PARRILLA DE SALIDA DE LA PRIMERA CARRERA**

**27.1. a)** Al final de la sesión de los entrenamientos oficiales cronometrados, se publicará el mejor tiempo realizado por cada piloto, así como el orden de la parrilla de salida, contemplando un número máximo de equipos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida carrera. Si dos o más pilotos están en el mismo tiempo, tendrán prioridad aquel que lo haya conseguido antes.

La parrilla de salida de la primera carrera se confeccionará en base a los resultados de la primera tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados, siendo de libre elección del concursante el piloto que efectúe la salida de cada carrera.

Por defecto el piloto que haya realizado la primera tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados tomará la salida en la primera carrera. En el supuesto de que un equipo desee cambiarlo, tiene de plazo hasta una hora (1h) antes de la salida de la primera carrera.

Es obligatorio que cada piloto tome la salida en una de las carreras. El incumplimiento será sancionado.

**b)** Si el Meeting se compone de una única carrera, la parrilla de salida se establecerá en base al promedio obtenido de los mejores tiempos en cada tanda de entrenamientos calificativos.

**27.2.** Se considerarán reservas todos aquellos participantes que, habiendo tomado parte en la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados no formen parte de la parrilla de salida. En el supuesto que puedan participar en cualquiera de las carreras, éstos ocuparán la plaza conseguida en la tanda de entrenamientos cronometrados correspondiente. Asimismo también, se considerarán reservas aquellos que no habiendo tomado parte en el entrenamiento, soliciten autorización para participar en la carrera, situándose en los últimos lugares de la parrilla y en el orden que designen los Comisarios Deportivos.

Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera.

**27.3.** El número de vehículos autorizados a tomar la salida en cada una de las carreras que componen la Copa de España de Resistencia estará en función de la capacidad de cada Circuito, conforme al que establece el Artículo 6 del presente Reglamento. Con carácter excepcional la RFE de A podrá autorizar la aplicación de la normativa FIA recogida en el Complemento 2 del Anexo O.

**27.4.** Cinco (5) minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera, se cerrará el Pit-Line.

Cualquier vehículo que en este momento no haya accedido a la parrilla, no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá desde el Pit Lane.

**27.5.** Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga buenas razones para creer que su vehículo no estará preparado por tomar la salida) debe informar al Director de Carrera con una antelación mínima de una hora antes de la salida de la primera carrera.

Si se retiraran un o más vehículos, sus espacios de la parrilla serán llenados por los vehículos de reserva admitidos, saliendo en los últimos lugares de la parrilla.

Una vez publicada la parrilla oficialmente, firmada y publicada por el Colegio de Comisarios Deportivos, ningún vehículo reserva será admitido a esta.

Todo participante que se retire del Miting sin notificar previamente su decisión al Director de Carrera será sancionado.

## **ARTÍCULO 28. PARRILLA DE SALIDA DE LA SEGUNDA CARRERA.**

**28.1.** La parrilla de salida para la segunda carrera será publicada, como mínimo, treinta minutos antes de la salida de esta.

En ella figurará el nombre del piloto que haya realizado la segunda tanda de los entrenamientos oficiales cronometrados.

**28.2.** Entre la salida de las dos carreras debe haber un mínimo de 90 minutos. En casos excepcionales este mínimo se podrá sustituir por el que recomiende el organizador.

**28.3.** La parrilla de salida de la segunda carrera se confeccionará en base a los resultados de la segunda tanda de entrenamientos oficiales cronometrados.

**28.4.** Cualquier vehículo clasificado en la primera carrera que no respete (con autorización de los Comisarios Deportivos) el régimen de Parque Cerrado, para realizar alguna reparación o por otra causa, ocupará directamente la última posición de la parrilla de salida de la segunda carrera.

En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de clasificación de la sesión de entrenamientos calificativos.

## **ARTÍCULO 29. PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

**29.1** Como norma general las carreras tendrán una salida lanzada. La parrilla tendrá una formación en paralelo 2x2. La señal de salida será dada mediante encendido del semáforo de rojo a verde (salida lanzada), operación realizada por el Director de Carrera o de Competición.

**29.2** Durante la salida de una carrera, en el muro de los Boxes no debe haber ninguna persona, excepto los oficiales encargados de los incendios y los oficiales de parrillas.

**29.3** El procedimiento de salida será el siguiente:

- a) **3'** (tres minutos) antes de que se abra el Pit-Lane para el comienzo de la vuelta de formación, el vehículo Leading Car o vehículo de lanzamiento se colocará al frente de la parrilla de salida.
- b) **10'** (diez 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, los vehículos se pararán en la parrilla de salida, ocupando su lugar en el orden de salida, con sus motores parados.
- c) 5 minutos antes de la hora de salida, 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 los Boxes o Pit -Lane, podrá tomar la salida pero solo bajo la dirección de los Comisarios y en las condiciones detalladas en el Art. 29.4. Un vehículo solo podrá ser conducido a la salida del Pit-Lane con su piloto al volante.

**29.4** Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 29.3, y los que deban salir desde el Pit-Lane, no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la salida de los Boxes, en la primera vuelta de la carrera, cuando la salida del Pit-Lane sea inmediatamente 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.

**29.5** La proximidad de la salida será anunciada por la presentación de los paneles indicadores de **5'** (CINCO MINUTOS), **3'** (TRES MINUTOS), **1'** (UN MINUTO) y **15"** (QUINCE SEGUNDOS) de la salida. Estos paneles indicadores estarán acompañados por una señal sonora audible y tendrán los siguientes significados:

- a) Panel indicador de **5'** (CINCO MINUTOS): inicio de la cuenta atrás El vehículo de lanzamiento ("leading car") encenderá sus luces destellantes amarillas. Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas, saldrá desde el último lugar de la Parrilla o desde el Pit-Lane.
- b) Panel indicador de **3'** (TRES MINUTOS): cierre de acceso a parrilla de salida; todas las personas -excepto los pilotos oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV-, deberán desde ese momento abandonar la parrilla de salida.
- c) Panel indicador de **1'** (UN MINUTO): en el momento en que sea mostrado el panel de **1'**:
  - c.1) finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los vehículos de parrilla,
  - c.2) los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante y

c.3) todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el panel de 15" (QUINCE SEGUNDOS).

d) Panel indicador de **15"** (QUINCE SEGUNDOS):

d.1) El leading car o vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

d.2) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la señal de 15", 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. 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.

e) BANDERA VERDE: 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" -o el vehículo que ocupe la segunda posición en parrilla, si el Pole Position tuviera problemas- y al vehículo de lanzamiento ("leading car"), siendo este último el encargado de conducir la parrilla durante la vuelta de formación. Será obligatorio mantener la velocidad de dicho vehículo, no estando autorizado que ningún vehículo le adelante hasta que se retire de la formación en las proximidades de la Línea de Salida. Será responsabilidad del Pole Position mantener dicha velocidad aun cuando el vehículo de lanzamiento se retire y hasta que se de la señal de salida.

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.

Durante esta vuelta queda prohibido:

- Efectuar ensayos de salida.
- Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- Efectuar adelantamientos, salvo para pasar a un vehículo manifiestamente mas lento que el resto de la formación
- Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Competición y/o de Carrera en el Briefing.
- Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas o accidentes.

Al finalizar la vuelta de formación el Leading Car se retirará y los pilotos deberán mantener la formación de 2x2, estando prohibidos los adelantamientos, hasta el encendido del semáforo verde (salida de la carrera).

**29.6** 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.

Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos haya sobrepasado la Línea de salida, 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.

Una penalización será impuesta a todo piloto que, a criterio de los Comisarios Deportivos, haya adelantado sin necesidad a otro piloto durante la vuelta de formación.

**29.7** Si 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.

Una vez solucionado el problema el piloto podrá tomar la salida cuando se inicio a la carrera

**29.8** En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:

- a) Si vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Competición podrá ordenar al VEHÍCULO DE LANZAMIENTO ("LEADING CAR") realizar una o más vueltas suplementarias antes de efectuar la salida.
- b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece rojo, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas. Los vehículos, bajo la dirección del Pole-position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.
- c) Si el vehículo Pole Position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del Pole Position pasaría a desarrollarlas el vehículo que ocupa la segunda posición de la parrilla.

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

No mantener el Pole Position la velocidad del Vehículo de lanzamiento ("Leading Car"), será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos.

**29.9** El procedimiento de salida podrá sufrir variaciones solamente en los casos siguientes:

- a) Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5' (CINCO MINUTOS) y antes de encenderse la luz verde de salida, se mostrará un panel indicador "SALIDA RETARDADA" en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento de salida (Art. 29.5.).
- b) 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 el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador de 10' sobre fondo rojo.

Este panel indicador 10' con fondo rojo, significará que debe haber una demora de 10' (DIEZ MINUTOS) antes que sea reiniciado el procedimiento de salida. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10' (DIEZ MINUTOS), empezará el procedimiento de salida y serán mostrados los paneles indicadores normales correspondientes al procedimiento de salida, comenzando por el de 5' (CINCO MINUTOS).

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

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

**29.10** Cualquier infracción ya sea contra las disposiciones, el Código o el Reglamento Deportivo, relativa al procedimiento de salida podrá comportar la exclusión.

## **29.11 EXCEPCIONES AL PRODECIMIENTO DE SALIDA:**

29.11.1. El Comité Organizador, se reserva el derecho de variar el procedimiento de salida descrito en el apartado 29.3. b.1.). En este caso, se anularían las vueltas de reconocimiento adicionales. El texto aplicable será el siguiente:

15' minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de salida del Pit-Lane se encenderá la luz verde que autoriza el acceso a pista, pudiendo realizar distintos pasos por Pit-Lane, siempre respetando la velocidad máxima de 60 km/h. Al final los pilotos, se pararan en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados.

A partir de este momento, el procedimiento a seguir será el habitual, descritos en los apartados siguientes de este artículo 29

29.11.2. Cambio de condiciones metereológicas, entre los entrenamientos y la carrera, y siempre que el Director de Competición/Carrera declare carrera mojado mediante el panel indicador "CARRERA MOJADA / WET":

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

Si se produce un cambio de condiciones metereológicas entre los entrenamientos y la carrera el director de Competición/Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 10' en lugar de los 5' habituales, pudiendo realizar vueltas de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar a una velocidad muy moderada (60 Km/h.) el Pit Lane, sin poder en ningun 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 este reglamento.

Durante este tiempo los vehículos podrán salir a Pit Lane para acceder a la parrilla

b) Después del cierre de Pit Lane:

Si en este periodo se produjera un cambio de meteorología se seguirá el procedimiento especificado en el artículo 29.9

## **ARTÍCULO 30. CARRERA**

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

En el supuesto que el semáforo esté rojo ningún piloto podrá incorporarse a la pista. Esta infracción será sancionada según lo que prevé este Reglamento.

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

Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia, aunque la pista se haya secado, los vehículos lleven nuevamente neumáticos de seco, y acto seguido vuelva a llover.

Una carrera que no haya sido declarada como mojada antes de la salida no será interrumpida si durante el transcurso de la misma comienza a llover y el Director de Carrera y/o el Director de Competición la declaran como carrera mojada mostrando un panel indicador "CARRERA MOJADA" en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

## **ARTÍCULO 31. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN VEHÍCULO DE SEGURIDAD.**

**31.1** En todas las pruebas puntuables para el Open de España de Resistencia se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá estar rotulado con las palabras "SAFETY CAR" en los laterales y en la parte posterior, con letra de medida similar a los números de competición. Deberá estar proveído de tres luces destellantes amarillas en el techo, cada una de las cuales estará alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto con experiencia en circuito y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanentemente por radio con la Dirección de Carrera.

**31.2** El Safety Car será utilizado para neutralizar una carrera por decisión del Director de Competición y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales están en situación de peligro físico inminente, pero las circunstancias no hacen necesaria la detención de la carrera.

**31.3** Cuando se dé la orden de utilizar el Safety Car, todos los lugares de señalización desplegarán banderas amarillas agitadas y enseñarán un tablón blanco con las siglas "SC" rotuladas en negro. Esta señalización se mantendrá hasta el final de la intervención del vehículo de seguridad. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden del Director de Carrera. Una vez colocada la señalización se dará la orden de entrada del Safety Car a pista.

**31.4** El Safety Car se incorporará a la pista desde el final del Pit Lane con sus rotativos destellantes encendidos, independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera en aquel momento.

**31.5** Todos los coches de competición se alinearán detrás del Safety Car, manteniendo entre ellos una distancia inferior a 5 veces la longitud de un coche. Todo adelantamiento está prohibido hasta que los vehículos pasen la línea de cronometraje una vez el Safety Car haya vuelto al Pit Line.

Los adelantamientos están permitidos en las siguientes circunstancias:

- a) Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car, (luz posterior verde).
- b) Cualquier vehículo que entre al Pit Lane podrá adelantar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto 31.16.
- c) Cualquier vehículo que salga del Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto 31.16.
- d) Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

**31.6** Cuando lo ordene el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car ordenará adelantarlos a todos los participantes que se sitúen entre él y el líder de la carrera encendiendo una luz verde situada en la parte posterior del Safety Car. Estos vehículos adelantarán uno a uno al Safety Car, continuando a velocidad reducida, y sin adelantarse entre ellos, hasta que no lleguen nuevamente a la cola de vehículos, detrás del Safety Car.

**31.7** El Safety Car se utilizará, al menos, hasta que el líder se encuentre detrás él. En caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de este sector de Safety Car. Una vez estén detrás del Safety Car, el líder (o líder de este sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 veces la longitud de un coche (excepto el establecido en el artículo 31.10) y el resto de vehículos deberán permanecer en una formación tan cerrada como sea posible.

**31.8** Mientras el Safety Car se encuentre operante en pista, los coches competidores podrán parar en su box, pero sólo podrán reincorporarse a pista cuando esté encendida la luz verde a la salida del Pit-Lane. La luz verde se encontrará permanentemente encendida, salvo cuando el Safety Car y la fila de vehículos que lo siguen se encuentre próxima a pasar o esté pasando por la salida del Pit-Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista, procederá a velocidad moderada, hasta que llegue al final de la fila que sigue al Safety Car. (no se podrá cambiar de

piloto durante la intervención del Safety Car: Artículo 34.6), ni cumplir los Hándicaps descritos en el Artículo 35.

**31.9** 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 deberán seguirlo al Pit Lane sin adelantamientos. Cualquier vehículo que entre al Pit Lane en estas circunstancias puede pararse en su box.

El lugar de señalización anterior a la entrada del Pit Lane enseñará, además de la señalización prevista durante el procedimiento de Safety Car, un cartel informativo a la caravana indicando que el Safety Car y la caravana pasarán por el Pit Lane .

**31.10** Cuando el Director de Carrera haga entrar al Safety Car (fin de la neutralización), este apagará los rotativos destellantes, y será la señal para los pilotos que entrará al Pit Lane al final de esta vuelta. En este momento, el primer vehículo de la caravana detrás del Safety Car, marcará el ritmo, y si es necesario dejará más de 5 veces la longitud de un coche tras él. Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane se retirarán los carteles SC y banderas amarillas de los lugares de señalización y se reemplazarán por banderas verdes agitadas y con luces verdes en la línea de cronometraje. Las banderas verdes se mantendrán durante una vuelta.

Los adelantamientos permanecen estrictamente prohibidos hasta que los coches pasen por la línea de cronometraje.

**31.11** Todas las vueltas cubiertas mientras el Safety Car se encuentre en la pista contarán como vueltas de carrera.

**31.12** Si la carrera acaba 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 manera normal sin adelantarse.

**31.13** Habrá un solo Safety Car operante, excepto en circuitos de más de 7 km de longitud, dónde otros Safety Cars estarán en distintos puntos del circuito y pueden ser autorizados por RFE de A

En este caso se aplicará la siguiente normativa:

- a) El punto de partida de cada uno de los Safety Car deberá ser anunciado a todos los participantes.
- b) Cuando los Safety Car se retiren del circuito, enseñarán luces verdes en la línea de salida y en sus respectivos puntos de salida.
- c) Todos los lugares de señalización mostrarán una bandera verde. Las banderas verdes se retirarán después de una vuelta.

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

**LÍNEA 1 SAFETY CAR:** En el punto dónde parezca razonable permitir entrar a Pit Lane , adelantar al Safety Car (u otro vehículo) que permanezca en la pista. Este será el punto dónde los vehículos de competición pueden pasar al Safety Car cuando entre al Pit Lane al final de su intervención.

**LÍNEA 2 SAFETY CAR:** En el punto dónde los vehículos que salgan del Pit Lane están circulando a una velocidad similar a la de los vehículos de competición en la pista. Un vehículo en la pista puede, cuando menos, adelantar a otro que salga del Pit Lane antes de llegar a la línea, pero no podrá hacerlo después de esta.

## **ARTÍCULO 32.- INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA**

Cuando fuera necesario interrumpir la carrera, a causa de una obstrucción de la pista por un incidente, o debido a las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su

continuidad, el Director de Competición/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces rojas en la línea.

Cuando se de la señal de parar la carrera, los equipos deberán tener en cuenta que:

- Está prohibido adelantar.
- Los pilotos reducirán su velocidad inmediatamente.
- Vehículos de carrera, de intervención o seguridad 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.
- La salida de Pit-Lane estará cerrada.

**32.1.** Todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán una línea en el lado en que se encuentre la pole position. Cualquier vehículo que se encuentre entre la línea roja y el líder de carrera será llevado por los oficiales a otra fila paralela a la anterior en parrilla, y antes de reanudar la carrera se ordenará a estos vehículos completar una vuelta para ponerse al final de la formación.

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

**32.3.** Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 10 minutos al tiempo máximo de carrera en toda carrera de duración máxima inferior a 45 minutos.
- 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.

**32.4.** Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida. Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización.

**32.5.** Todos los vehículos que se encuentren en el Pit Lane serán autorizados a salir del Pit Lane una vez que la carrera se haya reanudado, pero aquellos vehículos que se encontraran en la entrada del Pit Lane o en Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrán antes que los demás. Aparte de lo anterior, cualquier vehículo que intente reanudar la carrera desde el Pit Lane podrá hacerlo en el orden en que llegaron al mismo por sus propios medios, a menos que otro vehículo fuera indebidamente retrasado.

## **ARTÍCULO 33.- REANUDACION DE LA CARRERA**

**33.1.** 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 10 minutos de antelación.

**33.2.** Se mostrarán señales de 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.

**33.3.** Cuando se muestre el panel de 5 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 5 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el Pit Lane.

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

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

**33.5.** Cuando se de la señal de 1 minuto, los motores deben encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la parrilla antes de la señal de 15 segundos, llevándose todo el material de trabajo con ellos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**33.10.** Cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el resume de penalizaciones.

**33.11.** Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 31 del presente Reglamento.

**33.12.** 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.

**33.13.** Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 32 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 33, 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 mas 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 mas del 75% de la distancia prevista.

**33.14.** Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el Art. 33., 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 al final de la vuelta anterior 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.

#### **ARTÍCULO 34. PARADA EN PIT. CAMBIO DE PILOTO**

**34.1.** Será obligatorio efectuar una parada en el Pit (vía interior) para cumplir el tiempo correspondiente al Hándicap y cambio de piloto, si correspondiera.

El cumplimiento del tiempo del Hándicap (obligatorio +/- por piloto + por resultados + por categoría) deberá hacerse a la altura del box o a lo largo del Pit Lane (en caso de no disponer) siempre y cuando no obstaculice el box de otro participante. En esta zona se deberán cumplir los Hándicaps y hacer el cambio de piloto si corresponde y no se podrá realizar ningún otro tipo de operación.

Para el control de los tiempos de parada podrá denominarse a un cronometrador al efecto. Si esta parada fuera, si procede, para el cambio de piloto, este deberá conducir hasta el final de la carrera para poder optar a los puntos, siempre que cumpla el porcentaje mínimo obligatorio.

Durante la parada para el cumplimiento del tiempo de Hándicap obligatorio, la única operación a realizar es el cambio de piloto (sí corresponde); en ella, únicamente un miembro del equipo (jefe de equipo o mecánico) debidamente identificado y el piloto podrán ayudar en esta operación.

No es necesario parar el motor si no se desea.

**34.2.** Esta parada para el cumplimiento de los Hándicaps y realizar el cambio de piloto, si corresponde, se realizará en el tiempo que al efecto indique el Director de Competición y/o Carrera en el Briefing de cada Miting. Este periodo de tiempo se indicará con un cartel con la inscripción "CAMBIO" mostrado al lugar de dirección de carrera.

Tiempo de cumplimiento de Hándicaps –norma general-:

**1ª ventana: del minuto A al minuto B  
(o de la vuelta A a la B -ambas incluidas-)**

**2ª ventana: del minuto C al minuto D  
(o de la vuelta C a la D -ambas incluidas-)**

Nota: El tiempo hace referencia al tiempo total de carrera y las vueltas las marca el primer clasificado en carrera

Pararse fuera de esta "ventana de cambio" o no pararse será sancionado.

El tiempo se toma desde que se da la salida a la carrera.

Para puntuar cada piloto inscrito deberá conducir al menos el 40% de la distancia de la prueba, con independencia del tipo de carrera, a excepción de los equipos con un único piloto.

**34.3.** En los Mitings de DOBLE CARRERA O DE CARRERA ÚNICA CON UNA DISTANCIA A RECORRER INFERIOR A LOS 200KM se establece lo siguiente:

Durante la parada para el cumplimiento del tiempo de Hándicap obligatorio, la única operación a realizar es el cambio de piloto (sí corresponde)

Además se tendrá en cuenta que:

A) En el Parque de Hándicap no se podrá realizar ninguna operación “mecánica”, a excepción de la ayuda en el cambio de piloto o cronometraje, limpieza del cristal y aberturas de refrigeración. Estas operaciones las podrá realizar únicamente la persona mencionada anteriormente. Si el equipo necesitara hacer alguna otra reparación deberá realizarla en otra parada y a la altura de su box. Su incumplimiento será sancionado.

B) Para cualquier operación mecánica o cambio de neumáticos, el número máximo de mecánicos son cuatro, siempre que estén correctamente acreditados.

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

El incumplimiento de esta norma será sancionado.

**34.3.1** En los mitings de carrera única con distancia superior a los 200km, se establece lo siguiente:

El número de paradas en el Pit para cambio de piloto, repostajes u otras operaciones permitidas es libre, con la única obligatoriedad de hacer una parada en cada una de las ventanas establecidas -una en cada mitad de carrera-, para el cumplimiento de Hándicap y el cambio de piloto. Se programaran dos ventanas de tiempo para hacer en cada una la parada obligatoria para el cumplimiento de los Hándicaps y/o cambios de pilotos

En el cumplimiento de Hándicap no se podrá realizar ninguna operación “mecánica”, a excepción de la ayuda en el cambio de piloto o cronometraje, limpieza del cristal y aberturas de refrigeración. Estas operaciones las podrá realizar únicamente la persona mencionada anteriormente. Si el equipo necesitara hacer cambio de neumáticos o alguna otra reparación, deberá realizarla en otra parada y a la altura de su box. Su incumplimiento será sancionado.

B) Para cualquier operación mecánica o cambio de neumáticos, el número máximo de mecánicos son cuatro, siempre que estén correctamente acreditados.

Se autoriza la adicción de aceite, agua o liquido de frenos, así como el sangrado del circuito de frenos, siempre y cuando se realicen estas operaciones en la vía interior del pit y a la altura del box asignado al equipo. Esta autorización es solamente para la carrera, no para los entrenamientos y nunca en el cumplimiento de Handicap.

### **REPOSTAJES**

El número de repostajes durante la celebración de la carrera es libre.

Esta operación podrá realizarse en la misma parada del cambio de piloto –si procediera- y cumplimiento de Hándicaps, efectuándose en una zona que asignará el circuito convenientemente acondicionada y que se especificará en un anexo del Reglamento Particular del Miting.

El repostaje deberá hacerse con el motor parado y luces apagadas. Se autoriza utilizar una batería de apoyo para el posterior arranque del vehículo, si esto fuera necesario.

Durante las operaciones de repostaje de combustible el máximo numero de mecánicos que pueden estar en la operación es de DOS (2), que deberán llevar ropa ignífuga completa, incluido sotocasco y casco.

El número de litros permitidos en los repostajes es libre, si bien se deberán realizar con uno o varios depósitos (bidones) de 25 litros con su correspondiente boca de acoplamiento a la entrada del depósito, o con un dos bidones de 50 litros y una bomba de accionamiento mecánico. No están permitidos los embudos y las bombas de accionamiento eléctrico.

El tiempo mínimo de permanencia en la zona de repostajes es de tres (3) minutos y ningún equipo, aún y haber finalizado antes de tiempo, podrá abandonar dicha zona. Su incumplimiento será sancionado.

**34.4.** Se autoriza, en caso necesario, arrancar el vehículo con ayuda de una batería externa suplementaria, siempre que esta 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 una vez cumplido su tiempo de parada, un vehículo no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor celeridad posible, en un lugar que no moleste a los otras participantes en su cambio.

**34.5.** Queda prohibido cruzar desde el muro a los boxes y viceversa, durante el periodo de Hándicaps, (excepto derogación expresa comunicada en el briefing), incluso para aquellos miembros de los equipos acreditados.

**34.6.** Ningún participante podrá entrar en el Pit Lane, para realizar el cambio de piloto, mientras el Safety Car esté en pista (desde el momento que la pancarta "SC" sea mostrada en la línea de salida / llegada y hasta que el participante haya pasado la bandera verde en la línea salida / llegada una vez finalizada la intervención del Safety Car). Si un participante entra en el Pit Lane en un periodo de intervención del Safety Car, ésta no contará como su parada obligatoria.

**34.7.** Si se llega al mismo tiempo indicado por el Director de Carrera para efectuar el cambio de piloto, durante una intervención del Safety Car, cualquier vehículo que no haya realizado su parada en el Parque de Hándicap, deberá efectuarla en las 2 (dos) vueltas siguientes al final de la intervención del Safety Car.

**34.8.** Como regla general tendrá preferencia el vehículo que salga del parque de cambio de piloto sobre aquel que entre a realizar esta operación. Si dos vehículos se encuentran saliendo a la vez del parque de cambio de piloto, tendrá preferencia el que se haya incorporado primero al Pit Lane.

**34.9.** Los equipos con un único piloto también están obligados a pararse para cumplir su Hándicap.

## **ARTÍCULO 35. HÁNDICAPS**

El Comité Organizador podrá utilizar un sistema de Hándicaps, para conseguir la mayor rotación en los resultados de las carreras, tal y como se define en el presente artículo

Se denomina Hándicap al mismo tiempo total de permanencia en el Pit Lane –dentro la zona controlada- para efectuar el tiempo total de cumplimiento de Hándicaps según se describe en los apartados 1, 2 y 3 de este artículo y realizar en este tiempo el cambio de piloto, si corresponde.

El Hándicap de cada vehículo se compondrá de un tiempo de parada y de un tiempo en movimiento, a una media nunca superior a los 60 km/h, dentro la zona de Pit Lane controlada. La zona de Pit controlada estará identificada por dos líneas o marcas –conos-, una al principio y otra al final de la zona, en las cuales se instalarán elementos de medida para el control del tiempo total de Hándicap.

El tiempo de parada –tiempo no utilizado por recorrer el Pit (veáis apartado 35.1)- y que se realizará en el Parque de Hándicap, no será independiente del tiempo total de permanencia en el Pit Lane de cada vehículo. El tiempo en movimiento será aquel tiempo que se calcule como necesario por recorrer el Pit Lane, nunca a una velocidad superior a los 60 km/h., y que el Comité Organizador publicará oportunamente en cada Miting.

Está prohibido pararse o recorrer el Pit Lane a una velocidad inferior a los 40km/h, para evitar perjudicar a otros participantes. Esta acción será enjuiciada y sancionada por los Comisarios Deportivos.

Los tiempos de parada adicionales correspondientes a la suma / resta de los Hándicaps por calidad del piloto (apartado 2), por resultados (apartado 3) y por categoría (apartado 4) se cumplirá en su totalidad en el Parque de Hándicap).

En cada uno de los Mítines, el Comité Organizador publicará los tiempos de parada total de cada vehículo y el tiempo de Hándicaps dentro el parque de Hándicaps.

### **35.1. Hándicap obligatorio**

Todos los equipos deberán cumplir un tiempo de permanencia en el Pit Lane, que se comunicará en el Cuadro resumen de Hándicaps, que se entregará antes de cada carrera y que dependerá de la longitud del Pit y la situación de los aparatos de medida de la zona controlada. Este tiempo se utilizará para el cambio de piloto -si corresponde- y por recorrer el Pit Lane a 60 km/h. A este tiempo se le sumarán o restarán el resto de Hándicaps personales (por piloto prioritario, por piloto único, por categoría y por resultados).

Para los equipos que se inscriban por primera vez en el último Miting del Open tendrán, en la primera carrera, un Hándicap obligatorio adicional de 10 segundos (ver Art. 7.11)

### **35.2. Hándicap de piloto**

Para cada piloto, y de acuerdo con la calificación establecida en el Artículo 7.8, se establece los siguientes Hándicaps:

Pilotos Prioritarios .. 0 segundos

Pilotos Amateurs .. - 10 segundos (bonificación)

**35.2.a** Cuando participen dos pilotos Amateurs la bonificación será de 20 segundos.

**35.2.b** Si participa un único piloto inscrito y este se considera Amateur, tendrá una bonificación de 15 segundos.

**35.2.c** Si participan dos pilotos prioritarios, no tendrán bonificación y sumarán 10 segundos adicionales, con independencia de los otros Hándicaps que pueda tener.

**35.2.d** Si participa un piloto considerado prioritario, no tendrá bonificación y sumará 5 segundos adicionales, con independencia de los otros Hándicaps que pueda tener.

### **35.3. Hándicap por resultados**

Se establecen los siguientes Hándicaps por resultados:

#### Divisiones D2 y D4

1er Clasificado 20 Segundos

2º clasificado 15 Segundos

3er clasificado 10 segundos

#### Divisiones D1 y D3

1er Clasificado 15 Segundos

2º clasificado 10 Segundos

3er clasificado 5 segundos

Todas las categorías podrán sumar hasta un máximo acumulado de 45 segundos. El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar los Hándicaps por resultados

Estos Hándicaps por victoria de la categoría en cada carrera serán adjudicados en cada Miting, haciéndose efectivos en la carrera siguiente.

En el supuesto que se cambie de vehículo (sea de la misma categoría o no) el Hándicap se mantendrá, es decir, el Hándicap es siempre propiedad del piloto y no del vehículo.

En los equipos con dos pilotos se aplicará el Hándicap por resultados mayor, conseguido por cualquiera de ellos.

Los Hándicaps definidos en el Artículo 35.1 se eliminarán en el caso de tener un resultado inferior a un 3º lugar, por carrera y categoría. Esta eliminación se cifra en el mayor Hándicap por resultado de los que cada piloto tenga en su haber, incluso para aquellos que tengan el máximo tiempo acumulado de Hándicaps por resultados.

La adjudicación de Hándicaps por resultados se hará de acuerdo con la clasificación provisional publicada por la Dirección de Carrera hasta 35 minutos antes del comienzo de la siguiente carrera, con independencia de las de eventuales exclusiones o sanciones.

La no participación en carrera, -siempre y cuando se realice al menos una sesión de entrenamientos cronometrados oficiales del Miting -, disminuirá los Hándicaps por resultados en una única reducción, aunque el Miting este programado a dos carreras.

Cuando un piloto vuelva a inscribirse después de una o más ausencias (no inscribirse en uno o más Mitings), no conservará los Hándicaps por resultado que tuviera de su última participación.

#### **35.4. Hándicap por categoría**

1. Según la convocatoria de los Mitings se realice con carreras con todas las categorías juntas o bien con la separación de las Divisiones 1-2 y 3-4-5, se establecen los siguientes Hándicaps por categoría, estando siempre sujetos a lo redactado en el artículo 35.4.C:

##### **35.4 a MITINGS CON CATEGORIAS SEPARADAS**

###### **1) Tipo de Miting descrito en el artículo 10.1**

D1.C	Bonificación de 10 segundos
D1.B	0 segundos
D1.A	15 segundos
D2.C	38 segundos
D2.B	48 segundos
D2.A	60 segundos
D3 B	0 segundos
D3 A	25 segundos
D4.B	50 segundos
D4.A	70 segundos
D5	94 segundos

###### **2) Tipo de Miting descrito en el artículo 10.2**

D1.C	Bonificación de 10 segundos
D1.B	0 segundos
D1.A	14 segundos
D2.C	34 segundos
D2.B	46 segundos
D2.A	60 segundos
D3 B	0 segundos
D3 A	32 segundos
D4.B	62 segundos
D4.A	85 segundos
D5	108 segundos

##### **35.4.b MITINGS CON CATEGORIAS JUNTAS**

###### **1) Tipo de Miting descrito en el artículo 10.1**

D1.B y C	0 segundos
D1.A	12 segundos
D2.B y C	23 segundos
D2.A	33 segundos
D3 B	62 segundos
D3 A	87 segundos
D4 B	112 segundos
D4 A	133 segundos
D5	155 segundos

###### **2) Tipo de Miting descrito en el artículo 10.2**

D1.B y C	0 segundos
----------	------------

D1.A	15 segundos
D2.B y C	28 segundos
D2.A	40 segundos
D3 B	75 segundos
D3 A	112 segundos
D4 B	135 segundos
D4 A	160 segundos
D5	186 segundos

El Comité Organizador se reserva el Derecho de modificar dichos handicaps con el objetivo de igualar lo máximo posible las prestaciones de los diferentes vehículos.

### **35.4 c HANDICAP VARIABLE**

El comité Organizador podrá variar el Handicap por categoría de uno o varios vehículos en cualquier miting, en función de las prestaciones de dichos vehículos.

### **35.5. Sanciones**

Se sancionará permanecer menos tiempo del que corresponda en cada caso a la zona del Pit controlada, así como las faltas en la conducta para recorrerlo.

## **ARTÍCULO 36. LLEGADA**

**36.1** La señal de fin de carrera se dará en la línea de llegada en el momento del paso del vehículo líder, al finalizar la vuelta en la que se haya completado el tiempo o la distancia prevista.

**36.2.** Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón, antes de que el vehículo líder haya completado el tiempo o la distancia prevista, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo líder ha pasado la línea de llegada por última vez, antes de haberse dado la señal de fin de carrera.

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

**36.4.** Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para dar una 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 participante, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Finalizada ésta, todos los vehículos se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

## **ARTÍCULO 37. PARQUE CERRADO**

**37.1.** Inmediatamente tras finalizar el entrenamiento oficial cronometrado y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

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

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

No acudir inmediatamente al Parque Cerrado, tras el entrenamiento y/o la carrera, será sancionado.

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

**37.3.** El Parque Cerrado será lo suficiente grande y protegido por asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso a este.

**37.4.** Tras finalizar la primera carrera, todos los vehículos se dirigirán al Parque Cerrado- dentro el cual permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta el orden de apertura de este, que se efectuará 30 minutos tras la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, excepto requerimiento específico de los Comisarios. Si el Parque Cerrado se efectuara en el interior del box, éste deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de Pit Lane.

Para garantizar el cumplimiento del régimen de Parque Cerrado los vehículos serán precintados por los Comisarios Técnicos, si corresponde, siendo responsabilidad de los concursantes este cumplimiento.

Cualquier concursante que no se haya clasificado en la primera carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la primera y segunda carrera para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar a su vehículo, manteniendo su posición a la parrilla de salida de la segunda carrera.

Si un concursante clasificado en la primera carrera no respeta este tiempo de Parque Cerrado entre la primera y segunda carrera, para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitar a los Comisarios Deportivos, ocupando directamente la última posición de la parrilla de salida de la segunda carrera. En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de clasificación de la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales.

**37.5.** Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, como mínimo, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si es necesaria su intervención y por facilitar todas las operaciones que se realicen en este.

**37.6.** Excepciones a la situación de Parque Cerrado

Si durante la celebración de la primera carrera, algún participante tuviera necesidad de realizar cualquier clase de reparación, antes del inicio del tiempo de Parque Cerrado (Artículo 37.1 tercero párrafo), se autorizará realizar las mismas dentro el box, en lugar de realizarlo en el Pit Lane. En ambos momentos, una vez que empiece el tiempo de Parque Cerrado deberá dejar de realizar cualquier operación de reparación, excepto los casos previstos en el reglamento deportivo (Artículo 28.4).

## **ARTÍCULO 38. CLASIFICACIÓN**

**38.1.** El vehículo primer clasificado será el que haya cubierto el mayor número de vueltas en el tiempo estipulado. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado el mismo número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la Línea.

De acuerdo con lo establecido en el art. 40 del 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."

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

**38.3.** Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el ganador (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada, tras haberlo hecho el ganador de la prueba en su última

vuelta y en consecuencia no los haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

El porcentaje de clasificación en los meetings de carrera única será del 75 % de la duración de carrera (o número de vueltas realizado por el vencedor redondeando a la unidad superior). Asimismo, en lo meetings de carrera única con una distancia a recorrer superior a los 200km, el porcentaje de clasificación será el 75% de la duración de la carrera (o del número de vueltas realizado por el vencedor de cada categoría redondeando a la unidad superior). Entendiéndose que para poder puntuar en la primera parte de la carrera se debe haber cubierto al final de la primera hora el 75% de la distancia cubierta por el primer clasificado y haber pasado por meta después del minuto sesenta. Para anotar puntos en la segunda parte de la carrera, se debe haber cubierto al final de la carrera el 75% de la distancia cubierta por el ganador y haber pasado por meta al final de carrera. Asimismo, en estos mitings (de carrera única) será condición necesaria que los dos pilotos participen (en equipos que se de esta condición) y se clasifiquen en cada una de las dos mitades de la carrera.

Además, y en todos los casos, ningún piloto podrá hacer más del 60 % del tiempo total de carrera (o del número total de vueltas), a excepción de los equipos con un solo piloto.

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

**38.5.** Transcurrido el periodo de presentación de reclamaciones (30 minutos) sin haberse presentada ninguna o inmediatamente después de resueltas las reclamaciones presentadas sin que ningún concursante haya presentado intención de Apelación, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

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

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

**38.6.** En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidopaje, gasolina, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en esta qué parte queda afectada y qué es el motivo de la provisionalidad.

**38.7.** El Comité Organizador se reserva el derecho de fijar un tiempo máximo de carrera en aquellos Miting(s) programados conformes a lo que dispone el artículo 10.3 del presente Reglamento. Este será comunicado en el anexo, en conformidad con la normativa vigente.

## **ARTÍCULO 39. CEREMONIA DE PODIUM**

**39.1.** En cada una de las carreras de cada Miting de la Copa de España de Resistencia 2010 se efectuará un reparto de premios y trofeos.

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

**39.3.** Se preverá un Parque Cerrado junto al podium para los tres primeros clasificados de la prueba y el primero de cada Categoría, con acceso directo al Podium.

**39.4.** Los Trofeos a entregar en la ceremonia de Podium y por el orden que se cita, serán los siguientes:

- Piloto(-s) ganador(-s)
- Segundo(-s) clasificado(-s)
- Tercero(-s) clasificado(-s)
- 1º de D1
- 2º de D1
- 3º de D1
- 1º de D2
- 2º de D2
- 3º de D2
- 1º de D3
- 2º de D3
- 3º de D3
- 1º de D4
- 2º de D4
- 3º de D4
- 1º de D5
- 2º de D5
- 3º de D5
- Trofeo de España de Damas
- Trofeo Juan Fernández

**39.5.** Está prohibido el acceso al Podium de personas ajenas a la ceremonia, incluidos huéspedes, familiares o personas identificadas con Marcas comerciales que no sean estrictamente las pertenecientes al patrocinador o patrocinadores del propio CER.

**39.6.** Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del podium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria, y la gorra del suministrador de neumáticos, que les será entregada por la Organización.

#### **ARTÍCULO 40. RUEDA DE PRENSA**

**40.1.** El Comité Organizador de la prueba podrá convocar una Rueda de Prensa, donde deberán asistir los tres primeros pilotos clasificados y el primero de cada categoría, en cada una de las carreras, excepto justificación comprobada y evidente, que se celebrará inmediatamente tras finalizar la carrera y su ceremonia de Podium. Si se convocara, en su día oportuno se publicará una nota al Tablero Oficial de Anuncios.

**40.2.** En todo caso ha de evitarse hacer ninguna declaración previa antes de dichas Ruedas de Prensa, en deferencia a todos los medios de información.

#### **ARTÍCULO 41. PUNTUACIÓN**

**41.1.** En cada una de las pruebas puntuables se establecerán las clasificaciones siguientes:

- Una Clasificación General Scratch para todos los vehículos admitidos.
- Una Clasificación General para cada Categoría admitida (D1,D2,D3,D4, D5).

**41.2.** Atribución de puntos:

A.- En la Copa de España de Resistencia 2010, se adjudicarán en cada prueba los puntos siguientes:

Clasificación General Scratch (S)

1º	28 puntos
2º	24 puntos
3º	20 puntos
4º	16 puntos
5º	14 puntos
6º	12 puntos
7º	10 puntos
8º	8 puntos
9º	7 puntos
10º	6 puntos

11 <sup>o</sup>	5 puntos
12 <sup>o</sup>	4 puntos
13 <sup>o</sup>	3 puntos
14 <sup>o</sup>	2 puntos
15 <sup>o</sup>	1 punto

### **MITINGS CON CATEGORIAS SEPARADAS**

Clasificación para las Categorías (D1 y D3 )

1 <sup>o</sup>	16 puntos
2 <sup>o</sup>	12 puntos
3 <sup>o</sup>	10 puntos
4 <sup>o</sup>	8 puntos
5 <sup>o</sup>	6 puntos
6 <sup>o</sup>	5 puntos
7 <sup>o</sup>	4 puntos
8 <sup>o</sup>	3 puntos
9 <sup>o</sup>	2 puntos
10 <sup>o</sup>	1 punto

Clasificación para las Categorías (D2 y D4 )

1 <sup>o</sup>	12 puntos
2 <sup>o</sup>	8 puntos
3 <sup>o</sup>	6 puntos
4 <sup>o</sup>	5 puntos
5 <sup>o</sup>	4 puntos
6 <sup>o</sup>	3 puntos
7 <sup>o</sup>	2 puntos
8 <sup>o</sup>	1 punto

Clasificación para las Categoría (D5)

1 <sup>o</sup>	8 puntos
2 <sup>o</sup>	6 puntos
3 <sup>o</sup>	4 puntos
4 <sup>o</sup>	3 puntos
5 <sup>o</sup>	2 puntos
6 <sup>o</sup>	1 punto

### **MITINGS CON CATEGORIAS JUNTAS**

Clasificación para la Categoría (D1 )

1 <sup>o</sup>	18 puntos
2 <sup>o</sup>	14 puntos
3 <sup>o</sup>	12 puntos
4 <sup>o</sup>	10 puntos
5 <sup>o</sup>	8 puntos
6 <sup>o</sup>	6 puntos
7 <sup>o</sup>	4 puntos
8 <sup>o</sup>	3 puntos
9 <sup>o</sup>	2 puntos
10 <sup>o</sup>	1 punto

Clasificación para la Categoría (D2 )

1 <sup>o</sup>	16 puntos
2 <sup>o</sup>	12 puntos
3 <sup>o</sup>	10 puntos
4 <sup>o</sup>	8 puntos
5 <sup>o</sup>	6 puntos

6º	5 puntos
7º	4 puntos
8º	3 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

Clasificación para las Categoría (D3)

1º	12 puntos
2º	10 puntos
3º	8 puntos
4º	6 puntos
5º	5 puntos
6º	4 puntos
7º	3 puntos
8º	2 puntos
9º	1 punto

Clasificación para las Categoría (D4)

1º	10 puntos
2º	8 puntos
3º	6 puntos
4º	4 puntos
5º	3 puntos
6º	2 puntos
7º	1 punto

Clasificación para las Categoría (D5)

1º	8 puntos
2º	6 puntos
3º	4 puntos
4º	3 puntos
5º	2 puntos
6º	1 punto

B.- Puntos obtenidos

Los P puntos obtenidos en la prueba se calcularán con la fórmula siguiente:

$$P = S + C$$

Siendo "S" los puntos obtenidos en la Clasificación Scratch y "C" los puntos obtenidos en la Categoría.

**41.3** En los Mitings de carrera única definidos en el artículo 10.3 la distribución de los mismos se hará de acuerdo a la clasificación de la primera hora de carrera (el líder cruce la meta a partir del minuto 60 + 1 vuelta) y a la clasificación del final de carrera

**41.4** Para el Trofeo Damas y Juan Fernandez se otorgará la siguiente puntuación según la clasificación de cada categoría:

1º	10 puntos
2º	8 puntos
3º	6 puntos
4º	4 puntos
5º	3 puntos
6º	2 puntos
7º	1 punto

## **ARTÍCULO 42. RECLAMACIONES**

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme al que establece el Capítulo XII del C.D.I., acompañada de una caución de 1.000 Euros.

## **ARTÍCULO 43. APELACIÓN**

Conforme a lo que establece el Capítulo XIII del C.D.I., todo concursante tiene el derecho a apelar las decisiones de los Comisarios Deportivos de una prueba en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañada de una caución de 2.500 Euros.

## **ARTÍCULO 44. CLASIFICACIÓN FINAL DE LA COPA DE ESPAÑA DE RESISTENCIA. RESULTADOS A RETENER Y PREMIOS**

**44.1.** Tanto para el Trofeo absoluto como el de las diferentes categorías, se retendrán todos los resultados menos una de las carreras celebradas.

**44.2.** Si una carrera se suspende a causa de los casos previstos en el artículo 32, sin poder retomar la salida, no se atribuirá ningún punto en el caso A, la mitad en el caso B y la totalidad de puntos en el caso C

**44.3.** En caso de empate, en cualquier lugar de la clasificación final, se aplicará lo que se establece el Artículo 27 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2010.

### **44.4. Premios**

De acuerdo con la puntuación final, se otorgarán los premios siguientes:

- Campeones, 2º y 3er clasificados de la Copa de España de Resistencia
- Campeones de la Copa de España D1
- Campeones de la Copa de España D2
- Campeones de la Copa de España D3
- Campeones de la Copa de España D4
- Campeones de la Copa de España D5
- Campeona del Trofeo de España de Damas
- Campeón del Trofeo Juan Fernández.
- Campeones del Trofeo Juan Fernandez por equipos.

## **ARTICULO 45. TROFEO DE ESPAÑA DE DAMAS Y TROFEO JUAN FERNANDEZ**

Tendrán derecho a este Trofeo todas aquellas Damas que participen en cualquier miting del presente certamen.

Se establecerá un podium por carrera a la piloto que haya obtenido el mejor resultado de su División.

### PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 41.4 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

## **TROFEO JUAN FERNANDEZ**

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos cuya edad sea igual o superior a 48 años.

Se establecerá un podium por carrera al piloto que haya obtenido el mejor resultado de su División

### PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 41.4 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

## **TROFEO JUAN FERNANDEZ POR EQUIPOS**

Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos equipos cuya media de edad entre los dos pilotos sea igual o superior a 46 años.

Se establecerá un podium por carrera al equipo que haya obtenido el mejor resultado de su

categoría.

#### PUNTUACION

La atribución de puntos se calculará con la fórmula del Artículo 41.4 y para la clasificación final se retendrán todos los resultados obtenidos menos una carrera.

#### **ARTÍCULO 46. ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO**

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

**45.2.** Dichas rectificaciones serán comunicadas a los Concursantes debidamente inscritos al Campeonato, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

#### **ARTÍCULO 47. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO**

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

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