

## **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GT 2010 REGLAMENTO DEPORTIVO**

- 1.- Organización. Comité Organizador
- 2.- Condiciones generales.
- 3.- Orden de prelación
- 4.- Licencias
- 5.- Vehículos admitidos
- 6.- Numero de vehículos participantes
- 7.- Inscripciones
- 8.- Seguros
- 9.- Pruebas puntuables
- 10.- Distancia a recorrer
- 11.- Hora oficial
- 12.- Números de competición. Nombres
- 13.- Publicidad
- 14.- Ubicación
- 15.- Oficiales
- 16.- Instrucciones y comunicaciones a los concursantes
- 17.- Sanciones
- 18.- Entrenamientos privados
- 19.- Telemetría y radio. Aparatos de cronometraje
- 20.- Disciplina general de paddock y boxes
- 21.- Disciplina general de seguridad
- 22.- Verificaciones administrativas y técnicas
- 23.- Limitación de neumáticos a utilizar en cada meeting
- 24.- Peso de vehículo. Procedimiento
- 25.- Carburante
- 26.- Repostaje carreras resistencia
- 27.- Zona de desaceleración
- 28.- Pit Lane y boxes
- 29.- Briefing
- 30.- Entrenamientos cronometrados. Designación de pilotos
- 31.- Interrupción de entrenamientos
- 32.- Warm up
- 33.- Parrilla de salida
- 34.- Parrilla de salida primera carrera
- 35.- Parrilla de salida segunda carrera
- 36.- Procedimiento de salida
- 37.- Carrera
- 38.- Falsas salidas
- 39.- Neutralización carrera con Safety Car
- 40.- Suspensión de la carrera
- 41.- Reanudación de carrera
- 42.- Parada en pit. Cambio de piloto
- 43.- Hándicaps
- 44.- Llegada
- 45.- Parque cerrado
- 46.- Clasificación
- 47.- Ceremonia de pódium
- 48.- Rueda de prensa
- 49.- Puntuación
- 50.- Reclamaciones
- 51.- Apelaciones
- 52.- Clasificación final del Campeonato. Resultados a retener
- 53.- Estabilidad del reglamento
- 54.- Interpretación del reglamento

### **Anexo 1** Resumen de penalizaciones

## **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GT 2010 REGLAMENTO DEPORTIVO**

### **Art.1.- Organización. Comité Organizador**

**1.1.** GT Sport Organización, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo, organiza el **XI Campeonato de España de GT** para la temporada 2010.

**1.2.** De este Campeonato se derivan:

- Campeonato de España de GT para Conductores de GT
- Copa de España de Super GT
- Copa de España de GT S
- Copa de España de GT Light
- Trofeo Ibérico para Conductores de GT

**1.3.** La RFE. de A. será la única entidad capacitada para aprobar modificaciones al presente Reglamento.

**1.4.** El Comité Organizador del Campeonato de España de GT 2010 estará formado por:

Presidente: D. Jesús Pareja Mayo  
Vocales: D. José Miguel G<sup>a</sup>. Galán  
D. Juan Celada

### **Art.2.- Condiciones generales**

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

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

**2.3.** La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona del equipo encargada de 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 deben asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

### **Art.3.- Orden de Prelación**

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

- 1) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

- 2) El Reglamento Deportivo de Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Velocidad en Circuito (en lo que sea de aplicación).
- 3) El Reglamento Deportivo y Técnico del Campeonato de España de GT
- 4) Reglamento de la Copa, Trofeo o Challenge Monomarca –en su caso-.
- 5) El Reglamento Particular de la prueba.

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

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

#### **Art.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 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos 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 2.4. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España 2010).

**4.4.** Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia vigente(o seguro vigente para los equipos extranjeros), siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del Certamen o los del Meeting correspondiente.

#### **Art.5.- Vehículos admitidos**

**5.1.** Los vehículos admitidos en el Campeonato de España de GT 2010 son los definidos en el Reglamento Técnico del mismo.

**5.2.** En cada Meeting un piloto sólo podrá utilizar un vehículo, no estando autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos identificarán los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.

#### **Art.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.

## **Art.7.- Inscripciones**

### **Inscripciones a las pruebas.**

- 7.1.** Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:
- a) Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído comprendido y aceptado el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables (art. 3)
  - b) La marca del vehículo utilizado
  - c) La marca del motor
  - d) El nombre del concursante y nº de licencia
  - e) Los nombres de los pilotos y sus nº de licencias
- 7.2.** Todos los equipos que deseen participar en un Meeting deberán enviar el impreso oficial de inscripción al mismo, debidamente cumplimentado, a:
- GT SPORT ORGANIZACIÓN**  
**c/ Juan Bravo, 17 – Bajo Dcha. - 28006 Madrid**  
**Tel. + 34 91-4322750 Fax: + 34 91-4263596 / +34 91-5780582**  
**E-mail: info@gtsport.es**
- 7.3.** Número de pilotos inscritos autorizados según el tipo de carreras:
- 7.3.1. en las carreras conformes al artículo 10.1, el concursante deberá designar uno (1) o dos (2) pilotos por vehículo,
  - 7.3.2. en las carreras de resistencia (Art. 10.2), el concursante deberá **inscribir uno (1)** o dos (2) pilotos, autorizándose tres (3).
- El Colegio de Comisarios Deportivos podrá autorizar, una vez comenzado el meeting, el cambio en el número de pilotos inscritos por un concursante, si este cambio es por razones de fuerza mayor, entendidas como tales por el Colegio.(si este cambio conllevara que el equipo fuera de un único piloto, le será de aplicación la normativa específica para estos casos)**
- 7.4.** Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Pasado este plazo de inscripción, el concursante podrá reemplazar el (los) piloto (s) hasta el momento de finalización de las verificaciones administrativas (viernes tarde), así como el vehículo, siempre que sea por otro de la misma categoría. Todos estos posibles cambios tendrán que contar con el consentimiento del Colegio de Comisarios Deportivos. Al cierre de estas verificaciones se publicará la lista definitiva de inscritos del meeting, que será aprobada por el Colegio de Comisarios Deportivos.
- 7.5.** Los derechos de inscripción quedan establecidos para cada Meeting en **XXX** Euros (más IVA.).
- 7.6.** El plazo de cierre de inscripciones a las pruebas queda fijado en 7 días antes de la celebración del Meeting en el que desee participar.
- 7.7.** Los concursantes inscritos, se comprometen, por sí mismos y por sus pilotos, a respetar íntegramente los Reglamentos que rigen el Campeonato.

- 7.8.** El Comité Organizador podrá establecer a la vista de las inscripciones una lista de pilotos Gentleman atendiendo a su palmarés personal o sobre la base de los resultados obtenidos con anterioridad, publicándose para este último caso la fórmula de cálculo aplicada. El Comité Organizador se reserva el derecho de introducir los cambios que crea oportunos atendiendo a criterios deportivos o de cualquier otra índole.
- 7.9.** La no-asistencia a un Meeting deberá ser justificada al Comité Organizador del Campeonato. Si éstas no se consideran suficientes, perderá el importe de la inscripción.
- 7.10.** El Comité Organizador podrá rechazar una inscripción en conformidad a lo establecido en el artículo 74 del CDI.
- 7.11.** De conformidad con lo preceptuado en el Art. 79 del CDI, el mismo vehículo no podrá inscribirse más que una sola vez en cada prueba de un mismo meeting, excepto autorización expresa de la RFE de A.
- 7.12.** Los pilotos que se inscriban por primera vez en cualquiera de los dos últimos meeting no puntuarán, ni bloquearán puntos para la prueba, ni bloquearán hándicaps por resultados, no teniendo derechos a las primas –si las hubiera- y sí a los premios.

#### **Art.8.- Seguros**

- 8.1.** El Organizador de cada Meeting deberá contratar una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, que esté de acuerdo con la normativa de la(-s) ADN donde se realizan las diferentes pruebas del Campeonato, con validez para el año en curso. Esta póliza de Seguro deberá estar a disposición de los concursantes si así es solicitado.
- 8.2.** El Seguro citado anteriormente, no afectará a otras pólizas personales tomadas por el equipo o por cualquier persona de éste.
- 8.3.** Los pilotos participantes en la Prueba no serán considerados como terceros entre ellos.

#### **Art.9.- Pruebas puntuables**

- 9.1.** El Campeonato de España de GT 2010 se establece a un total de **DIEZ u ONCE (10 o 11) carreras**, que se desarrollarán en SEIS (6) Meetings. El Comité Organizador **podrá programar dos meeting** con una única carrera (Art. 10.2).
- 9.2.** El calendario oficial de carreras para el Campeonato de España de GT 2010 es el siguiente :

<b>Circuito</b>	<b>Fecha</b>	<b>Circuito</b>	<b>Fecha</b>
<b>Valencia</b>	<b>18 de abril</b>	<b>Estoril</b>	<b>5 de septiembre</b>
<b>Jarama</b>	<b>6 de junio</b>	<b>Navarra</b>	<b>26 de septiembre</b>
<b>Albacete</b>	<b>4 de julio</b>	<b>Jerez</b>	<b>17 de octubre</b>

El Comité Organizador se reserva el derecho de calendar un meeting adicional

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

**Art.10.- Distancia a recorrer**

Tipos de meeting:

- 1.- Meeting de dos carreras, siendo la duración máxima de las carreras de 70 minutos
- 2.- Meeting de única carrera, siendo la duración máxima de 3 horas.

**Art.11.- Horario oficial**

El horario de las pruebas del Campeonato será establecido en el Reglamento Particular de cada Meeting.

**Art.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 al principio de la misma. Los números entregados por el Comité Organizador no podrán ser modificados.

El nombre del piloto(-s) deberá obligatoriamente ir en letras blancas, de una altura mínima de 10 cm. Y en caracteres "helvética grass" sobre el cristal de las ventanillas laterales traseras en su parte inferior.

Tanto los números de carrera, como el/los nombre(-s) del (de los) piloto(-s) deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante la duración del meeting.

**Art.13.- Publicidad**

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

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

- 13.2.** Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba (según anexo al presente Reglamento).

**13.3.** Los concursantes inscritos a cualquier prueba del Campeonato de España de GT 2010 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 Campeonato, podrán solicitar una excepción al Comité Organizador.

El Comité Organizador podrá dispensar, a su exclusivo criterio, al concursante de colocar dicha publicidad incompatible fijando, en este caso, un aumento en los derechos de inscripción igual al doble de los establecidos para quien lleve la publicidad obligatoria y pérdida de los premios y primas correspondientes a dicha publicidad.

**13.5.** La utilización publicitaria por parte del concursante o de cualquier otra persona, de los resultados, records, etc., obtenidos en el Campeonato de España de GT 2010, deberá respetar la imagen general o parcial del mono ignífugo o del vehículo, debiendo estar –por tanto- decorados con la publicidad obligatoria en los lugares respectivos.

EL PILOTO O CONCURSANTE QUE NO RESPETE LA COLOCACIÓN DE LA PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y NOMBRES, NO SERÁ AUTORIZADO A TOMAR LA SALIDA.

**13.6.** Situación de la publicidad obligatoria: La publicidad del Campeonato deberá colocarse en los lugares establecidos en el Anexo 2 al presente Reglamento.

#### **Art.14.- Ubicación**

El Comité Organizador se reserva el derecho de decidir, para cada vehículo, el lugar donde deberán situarse los nombres de los pilotos (siempre y cuando no sea posible colocarlos en el lugar establecido en el artículo 12), los números y la publicidad obligatoria teniendo en cuenta las peculiaridades de cada vehículo. (ver Anexo 2).

ES RESPONSABILIDAD DE CADA CONCURSANTE EL MANTENIMIENTO DE LA PUBLICIDAD EN SU LUGAR RESPECTIVO DURANTE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA

#### **Art.15.- Oficiales**

**15.1.** Oficiales permanentes: se nombrará, al menos, los siguientes oficiales:

- Colegio de Comisarios Deportivos: El número de miembros será de tres, de los cuales uno será nombrado por la RFE de A, el Presidente.
- Director de Competición, la RFE de A podrá o no nombrar esta figura, que actuaría como Starter de la Prueba.
- Delegado Técnico nombrado por la RFE de A.

**15.2.** El Organizador de la Prueba propondrá los siguiente oficiales entre sus titulares, y sus nombres serán comunicados a la RFE de A para su aprobación:

- El Comisario Deportivo.

- El Directos de Carrera y sus Adjuntos
- Y el resto de oficiales conforme a la normativa descrita en el Anexo II del RD V en Circuito.

**15.3.** 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.

**15.4.** 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

**15.5.** 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.

#### **Art.16.- Instrucciones y comunicaciones a los concursantes**

**16.1.** Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional dar instrucciones a los Concurantes por medio de 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 Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

**16.2.** 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 Tablón Oficial de Avisos.

**16.3.** 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 por escrito al mismo.

Asimismo los Comisarios Deportivos publicaran los resultados de cada vehículo verificado y lo 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.

**16.4.** Los concursantes o sus representantes deberán estar localizables durante toda la duración de la prueba.

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

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

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

Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir sustancialmente e inmediatamente la velocidad y volver al pit-lane, (o lugar previsto en el reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit-lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en el siguiente paso por la entrada de boxes después de que la misma es presentada.

#### **Art.17.- Sanciones**

**17.1.** Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que –a su exclusivo criterio- disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s).

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

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

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.)
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión evitable.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

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

- 17.4.** 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.

- 17.5.** Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", una de las siguientes sanciones:

- a) Amonestación.
- b) Multa en metálico.
- c) Penalización en tiempo:
  - c1) de paso por Pit Lane (Drive Through).
  - c2) de parada en el Pit Lane (Stop & Go).
  - c3) a añadir a su tiempo de entrenamientos o al invertido en carrera.
  - c4) anulación de tiempo(s) de entrenamientos.
- d) Pérdida de posiciones en parrilla de salida.
- f) Penalización con una vuelta
- g) Exclusión

- 17.6.** Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (T.N.A. y D.) de la Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.), de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un "Incidente".

- 17.7.** El T.N.A. y D., podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un "Incidente", de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la R.F.E. de A. y disposiciones concordantes.

- 17.8.** Como norma general-como guía de actuación del Colegio-, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales llevarán consigo la anulación de cuantos tiempos se consideren oportunos o la pérdida de posiciones en la 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) a sumar al tiempo total invertido en carrera
- b) de paso por Pit Lane (Drive Through)
- c) 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 la carrera).

Asimismo deberá tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

- 17.9.** En carrera, los incidentes susceptibles de ser sancionados con una penalización, podrán ser resueltos inicialmente, como norma general, con una penalización de paso por Pit Lane, o en su defecto, si los Comisarios lo consideran insuficiente, por una parada en Pit Lane (Stop & Go) de tantos segundos como consideren

oportuno, pudiendo elevarla finalmente hasta la exclusión en aquellos supuestos cuya gravedad así lo requiera.

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

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

- a) Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregara 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) Cualquier incumplimiento a lo dispuesto en el artículo 17.10. apartados a) y/o b) podrá comportar la exclusión.

d) Definiciones:

d1) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporarse a pista.

d2) 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.

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

g1) paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.

g2) parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 + 10) a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

**17.11.** Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 160 o 161 del Código Deportivo Internacional.

#### **Art.18.- Entrenamientos privados**

**18.1.** Los entrenamientos privados del viernes anterior a una prueba –si se programasen y que son realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y el que alquila la pista- no forman parte deportiva del meeting excepto en lo que respecta al número de neumáticos a utilizar (ver Art. 23). Estos entrenamientos se deberán ajustar a la normativa vigente de la ADN correspondiente.

**18.2.** Queda totalmente prohibido realizar cualquier tipo de entrenamiento privado en el circuito donde se celebre el Meeting, en la semana de celebración del mismo, excepto los entrenamientos del viernes indicados en el punto anterior.

Para la primera prueba y cualquier otra que se juzgue conveniente, y a criterio del Comité Organizador y si las circunstancias lo permiten, y con carácter excepcional, se podrá autorizar un entrenamiento libre el jueves previo. En este caso, y para estos entrenamientos, no será de aplicación lo dispuesto en el Art. 23 del presente Reglamento Deportivo.

#### **Art.19.- Telemetría y Radios. Aparatos de cronometraje**

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

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

**19.2.** Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos a vehículo parado y ésta sea desde el vehículo al ordenador y no en el sentido contrario.

**19.3.** Esta permitida la intercomunicación entre el piloto dentro de su vehículo en movimiento y las personas de su equipo mediante la utilización de sistemas de radio cuya función exclusiva sea la transmisión de la voz humana.

**19.4.** El cronometraje automático será obligatorio, realizándose con un sistema de "transponder", todos los participantes deberán estar en posesión del mismo; en otro caso deberán acudir al servicio de cronometraje para que les sea instalados el soporte y el emisor correspondiente. Se reglamentará en anexo la ubicación del transponder en el vehículo.

**19.5.** La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos es responsabilidad del concursante.

**19.6.** En el caso de duda sobre el orden de paso por la línea de cronometraje (llegada) con los tiempos registrados por los transponder, se tomara en

consideración los datos de la foto finish instalada por el cronometraje oficial del meeting

**Art.20.- Disciplina general en Paddock y Boxes, Pit lane y uso de las Instalaciones**

**20.1.** El organizador de cada Meeting dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno al certamen.

**20.2.** En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes del Campeonato de España de GT.

**20.3.** Sé prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock reservada al Campeonato (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditado), en ningún caso vehículos turismo, bajo sanción económica.

Para la instalación en la parte trasera de los boxes de trabajo de cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) se deberá contar con el permiso expreso de la Organización.

**20.4.** Se prohíbe la estancia de personas que no estén acreditadas en la zona interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.

**20.5.** 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.

Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del pit-lane dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba que sé este desarrollando en ese preciso momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrán realizarse en la zona del pit-lane asignada a cada concursante.

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 – incluidos los neumáticos – deberá estar en el interior de los boxes.

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

**20.6.** Relación de pases personales entregados por equipo y meeting:

- 2 pases de piloto (3 en su caso)
- 1 pase de pit lane para el manager del equipo
- 4 pases de pit lane para mecánicos
- 2 identificaciones de muro –cuyo valor es para estar en el muro y poder cruzar el pit lane durante el periodo de cambio de piloto-
- 4 pases de paddock

**20.7.** Se prohíbe tener o instalar en el interior de los boxes de trabajo cualquier elemento o utensilio -como por ejemplo, cocinas, neveras, estufas, calentadores de aire, etc-, que pueda ser considerado por la Organización, como susceptible de crear un peligro adicional.

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

## **Art.21.- Disciplina General de Seguridad**

**21.1.** Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en España, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo II de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. Se exceptúan de lo anterior, todas aquellas series y campeonatos internacionales que se registrarán por sus propios Reglamentos.

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

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

**a)** Durante la sesión de entrenamientos 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, excepto lo repostajes autorizados y regulados en el presente reglamento.

A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos (excepto los orificios de combustibles y líquidos autorizados para los repostajes del presente reglamento).

**21.4.** Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), warm up, o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

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

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

- 21.7.** Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.
- 21.8.** La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.
- 21.9.** Tanto a la entrada como a la salida del pit lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el pit lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.
- 21.10.** El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.
- 21.11.** Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.
- 21.12.** Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito. (Anexo L)
- 21.13.** 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. 31.13.
- 21.14.** Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo a la primera oportunidad posible.
- 21.15.** Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarlo. Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules, será reportado a los Comisarios deportivos de la prueba.
- 21.16.** Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda:
- las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la 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. 18.17 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin

embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

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

**21.17.** 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.

**21.18.** La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 21.16 y 21.17 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.

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

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo dentro del respeto al reglamento y sin sacar ventaja alguna. .

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

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

**21.21.** 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.

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

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

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

**21.25. Banderas amarillas:**

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

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

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un meeting 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 las P.C.C.C.T.C.E.

Cualquier infracción de esta regla durante la carrera en un meeting 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" más lento respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

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

## **Art. 22.- Verificaciones Administrativas y Técnicas**

- 22.1. Las verificaciones deberán realizarse el día anterior a los entrenamientos oficiales. En casos excepcionales -y siempre que exista una razón de fuerza mayor debidamente acreditada-, se podrá autorizar, a los equipos que lo soliciten, pasar las verificaciones durante la jornada de entrenamiento(s) oficial(es). En todo caso, pasar las verificaciones fuera de los horarios previstos en el Reglamento Particular conllevará una sanción.
- 22.2. Ningún vehículo podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (técnicas y administrativas).
- 22.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán sancionados de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.
- 22.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:
  - a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de la carrera.
  - b) Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
  - c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
  - d) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.
- 22.5. Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada prueba de un Meeting. Este lugar deberá ser especificado en el Anexo correspondiente del reglamento particular.

### **Verificaciones Administrativas**

- 22.6. Durante las verificaciones administrativas preliminares, los concursantes deberán tener **siempre** disponibles todas las licencias y documentos exigidos.

En este momento, deberán en cada meeting, informar del orden de pilotos. Este orden servirá tanto para los entrenamientos cronometrados como para las carreras (es decir, el piloto que hace el primer entrenamiento toma la salida en la primera carrera, y lo mismo para el segundo). Este orden únicamente se podrá modificar por razones de fuerza mayor así entendidas y autorizadas por el Colegio de Comisarios Deportivos. En el caso de un único piloto, éste deberá realizar los dos entrenamientos y tomara la salida en ambas carreras. En el caso de tres pilotos, el tercer piloto deberá compartir uno de los dos entrenamientos, comunicándolo también en este momento.

- 22.7. En el primer Meeting en que participe un concursante o piloto, los oficiales designados verificarán todos los documentos, incluidas licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc. ~~En este meeting, obligatoriamente, se deberá presentar una fotocopia de la licencia de concursante y piloto(s), que se adjuntará a la Hoja de control.~~
- 22.8. En las restantes pruebas del Certamen, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Hoja de control para dar fe de su presencia en el meeting, **sin olvidar de aportar sus respectivas licencias, por si fuesen requeridas para acreditar su identidad.**

### **Verificaciones Técnicas**

- 22.9. Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado, o en cualquier otro lugar donde se hagan las mismas, y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.
- 22.10. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.
- 22.11. Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación.  
Ningún lastre no declarado podrá ser tenido en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.
- 22.12. El control fonométrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, será realizado bajo el control de los Comisarios Técnicos en cualquier momento de la prueba.
- 22.13. Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica:
- a) haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad.
  - b) haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares,
- Deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto, (vehículo no conforme) ya sea por motivos técnicos o de seguridad, el vehículo deberá dirigirse a su Box o a Parque Cerrado según corresponda.
- 22.14. El Director de Carrera y/o de Competición puede solicitar, durante cualquier momento de los entrenamientos y carrera, que cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente, sea parado y verificado por los Comisarios Técnicos.
- 22.15. Se someterá a verificación técnica el número de vehículos previsto en los Reglamentos correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

- 22.16. Las verificaciones técnicas finales de la carrera 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.
- 22.17. Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un vehículo con el fin de controlarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del concursante o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto (debidamente anunciado) de verificación de una pieza retenida, no podrá formularse protesta alguna referida al origen de las citadas piezas.
- 22.18. En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera 2 entrenamientos y/o carreras en el mismo Meeting y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintará —si ha lugar— el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera. El concursante acepta expresamente que la eventual 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 de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión hayan sido cambiadas después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.
- 22.19. Cuando el Reglamento del Certamen establezca 2 sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados independientes (con cuyos resultados se configuren las parrillas de salida de las dos carreras independientes); y/o 2 carreras con 2 puntuaciones independientes en un mismo meeting, el concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera, como consecuencia del resultado de las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación), conlleva la exclusión de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, únicamente excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de la sustitución, o que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión sea(n) susceptible(s) de variabilidad o cambio de propiedades entre la primera sesión de entrenamientos y la segunda o entre la primera carrera y la segunda. Aspecto, este último (variabilidad o cambio de propiedades), que deberá constar en el Informe emitido por los Comisarios Técnicos.
- 22.20. Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la exclusión de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estime otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica del Reglamento Particular del Certamen.

## **23 Limitación de neumáticos a utilizar en cada Meeting**

23.1. El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para entrenamientos de viernes, oficiales y carreras serán de 12. Excepcionalmente en el primer Meeting el número máximo de neumáticos a utilizar será de 16. Esta misma consideración (autorización de 16 neumáticos) tendrá la primera inscripción de un equipo, si esta se produce después de la celebración del primer meeting de la temporada.

Únicamente para los entrenamientos de viernes –si se programaran- y con independencia de los neumáticos del meeting (descritos en el párrafo anterior), se podrán utilizar cualquier neumático ya marcado en cualquier meeting anterior. No será necesario remarcar estos neumáticos ya marcados, siempre y cuando se conserven suficientemente legibles, y sin dar lugar a duda razonable, las marcas del meeting precedentes.

Los entrenamientos de jueves –si se programaran- serán considerados como entrenamientos privados de los equipos, por lo que los neumáticos no estarán regulados, excepto en la marca y calidad

23.2. Los neumáticos serán marcados por los Comisarios Técnicos, quienes vigilarán el cumplimiento de esta norma.

23.3. El viernes anterior a la prueba (entrenamientos privados) se establecerán en el Reglamento Particular de cada prueba unos horarios para el marcaje de neumáticos.

23.4. Los neumáticos a utilizar en cada meeting serán de la marca y tipo designados por el Comité Organizador del Campeonato de España de GT.

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

23.6. En un meeting, 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.

23.7. 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.

23.8. 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) –Art. 23.1.-.

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

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

23.9. La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos de lluvia esta prohibido tanto en entrenamientos como en carrera.

23.10. Cada neumático será marcado por los Comisarios nombrados al efecto sobre su flanco externo, o, a petición del concursante, sobre los dos flancos.

- 23.11. En el caso de que un concursante quisiera utilizar neumáticos marcados en una prueba anterior, estos podrán llevar varias marcas.
- 23.12. Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, sólo deben encontrarse en los boxes los neumáticos descritos en los artículos anteriores.
- 23.13. Durante los entrenamientos oficiales cronometrados, los Comisarios Técnicos podrán verificar aleatoriamente a la salida del Pit Lane que los vehículos lleven los neumáticos autorizados en cada caso. Para ello si un vehículo es requerido para este control deberá pararse antes de la salida del Pit Lane y no podrá reemprender su marcha hasta que los Comisarios le autoricen a ello.
- Esta misma comprobación aleatoria, se podrá hacer en el interior de los garajes en caso de que algún equipo cambie de neumáticos durante la sesión de entrenamientos.
- Cualquier tipo de anomalía detectada se notificará a los Comisarios Deportivo
- 23.14. Los Organizadores y los Comisarios tomarán las medidas necesarias para asegurar la eficacia y la regularidad de las operaciones de marcado y control de los neumáticos.
- 23.15. En el Reglamento Particular se especificarán el lugar y la hora del marcaje. Fuera de los horarios y lugares previstos no se podrá realizar dicha operación, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos, en cuyo caso será sancionado y lo dispuesto en el Art. 23.6.
- 23.16.** El uso y/o la mera presencia de calentadores de neumáticos durante toda la duración del Meeting esta prohibido.

### **Normativa para el cambio de neumáticos en meeting de carrera única**

Se autoriza el cambio de neumáticos, siempre que sean conformes a lo dispuesto en el Art. 23.1 (primer párrafo)

Esta operación no se podrá realizar a la vez que el repostaje de combustible, aunque sí en la misma detención en los boxes y después del cambio de pilotos si procediera. (art. 42.3)

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 TRES (3) 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.

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

### **24. Peso del vehículo. Procedimiento**

- 24.1. Durante todo el meeting deberá respetarse el peso mínimo especificado en el Reglamento Técnico, pudiéndose controlados los vehículos en todo momento del meeting.

24.2. 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.

24.3. La báscula oficial será la del Comité Organizador (o en su defecto, la de la RFE de A) y esta será la única cuyas mediciones se considerarán válidas, siendo inapelables.

24.4. 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.

24.5. 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:

24.5.1. Durante y después de los entrenamientos oficiales:

24.5.1.1. A la entrada del Pit Lane, un Comisario indicará a los vehículos elegidos de que el mismo será pesado.

24.5.1.2. El sistema de pesaje se encontrará en una zona lo más próxima posible al primer Box.

24.5.1.3. 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.

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

24.5.1.5. 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.

24.5.1.6. 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.

24.5.1.7. 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.

24.5.1.8. 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.

#### 24.5.2. Después de la carrera

24.5.2.1. 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 emplazamiento del 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.

24.5.2.2. 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.

24.5.2.3. 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.

#### 24.6. Cámaras de filmación

24.6.1. El concursante que desee instalar una cámara de filmación en su vehículo, deberá enviar al Comité Organizador del Campeonato todos los detalles sobre su propuesta de instalación. El Comité Organizador autorizará –si ha lugar dicha instalación, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado siguiente.

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

24.6.3. El Comité Organizador del Campeonato se reserva el derecho de instalar cámara de filmación en los vehículos participantes.

24.6.4. El peso de la cámara no será considerado para el peso mínimo de cada vehículo.

### **25. Carburante**

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

25.1. Para participar en los entrenamientos cronometrados oficiales y las carreras de todas las pruebas del Campeonato de España de GT, es obligatoria la utilización del carburante suministrado por el Promotor del Campeonato.

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

- 25.3. La utilización de carburante diferente de la oficial entrañará la exclusión de la prueba.
- 25.4. El control de carburante podrá realizarse por comparación, en un primer momento, o a través de análisis en laboratorio homologado por la ADN. El carburante suministrado estará identificado 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.
- 25.5. El Comisario Técnico extraerá del camión cisterna una muestra de carburante cuando llegue a cada circuito, para realizar el análisis comparativo de la misma en las verificaciones.
- 25.6. Procedimiento de análisis

Durante el transcurso del meeting, los Comisarios Técnicos —a petición de los Comisarios Deportivos— podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los participantes, para analizarla en el Laboratorio homologado por la ADN.

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

Un bidón servirá para la verificación correspondiente en el laboratorio homologado por la ADN. De las restantes muestras de gasolina del vehículo, una quedará en poder del concursante y las otras dos quedarán en poder de la ADN, para un posible contraanálisis.

El combustible se extraerá de la rampa de inyección o de la conducción que alimenta el carburador, (dependiendo del sistema de alimentación), mediante una conducción que deberá proporcionar el concursante, de longitud suficiente para permitir el llenado de los bidones.

El laboratorio homologado por la ADN que reciba la muestra para analizar, está autorizado a romper los precintos, si los detalles concernientes al precintaje se ajustan al realizado por los Comisarios Técnicos. En caso de que los precintos de una de las muestras hayan sido violados o manipulados, el laboratorio informará a la ADN la cual citará al concursante y actuará en consecuencia.

Si el resultado del análisis es conforme, la ADN comunicará los resultados a las partes interesadas.

Si el resultado no es conforme, se comunicará al concursante afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de 3 días su muestra al laboratorio reconocido por la ADN para efectuar el contraanálisis. Será responsabilidad del concursante comunicar el resultado de dicho contraanálisis al Colegio de Comisarios Deportivos en las 24 horas siguientes.

En el caso en el cual este resultado sea diferente al efectuado en primer lugar, la ADN enviará al laboratorio otra de las muestras que obran en su poder y los Comisarios Deportivos, una vez recibido el resultado de este último análisis, decidirán al respecto.

Si el análisis de muestra enviada por el concursante no pudiera realizarse por haber sido manipulado el precinto, o por cualquier otra causa, el laboratorio informará a la ADN al respecto, quien procederá a remitir la segunda muestra en su poder para su análisis. En caso de coincidencia con la primera muestra analizada, las muestras analizadas se considerarán definitivas a todos los efectos. En caso contrario, los Comisarios Deportivos o —en su caso— el T.N.A. y D. decidirán al respecto.

- 25.7. Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 4 litros de carburante a su entrada en el parque cerrado al final de entrenamientos o de las carreras. De existir una cantidad menor, se aplicarán las sanciones establecidas en el Anexo I.

## 26. Repostajes en carreras de resistencia

- 26.1. El número de operaciones de repostaje en carreras de resistencia (Art. 10.2.) es libre.  
En el caso de programarse carreras iguales o superiores a 60 minutos se autorizará un único repostaje en la parada de cambio de piloto y cumplimiento de handicaps
- 26.2. En cada parada en boxes únicamente se podrá hacer una operación de repostaje de 25 litros. El número máximo de litros de carburante permitidos para repostar en cada operación de repostaje es de 25. Para ello, cada equipo contara con un deposito (bidón) de 25 litros con su correspondiente boca de acoplamiento a la entrada del deposito. Este deberá ser verificado durante el periodo de verificaciones técnicas, siendo este el único bidón utilizable durante los repostajes.
- 26.3. Esta operación podrá realizarse en la misma parada del cambio de piloto –si procediera- y cumplimiento de handicaps, realizándose en el box o zona del pit asignado. (Art.42.1 R.D.)
- 26.4. El / los repostajes deberán hacerse después de realizado en su totalidad el cambio de piloto, si procediera (Art. 42.3 R.D.), es decir, cuando el nuevo piloto se encuentre sentado en el vehículo y todas las puerta del vehículo se encuentren cerradas
- 26.5. El repostaje deberá realizarse con el motor parado y luces apagadas. Se autoriza utilizar una batería de apoyo para el posterior arranque del vehículo, si esto fuera necesario.
- 26.6. Durante las operaciones de repostajes de combustible el máximo numero de mecánicos que pueden estar en la operación es de TRES (3), que deberán llevar ropa ignífuga completa, incluido sotocasco, gafas y guantes. La labor de uno de estos será obligatoria y únicamente la de portar y accionar en caso de necesidad un extintor, no pudiendo tener ninguna otra responsabilidad en la operación. (Art. 42.3. R.D.). Estas tres personas pueden ser diferentes a la persona que ayude en el cambio de piloto.
- 26.7. Se autoriza –del tipo descritas en el Art. 10.2. del presente reglamento- 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.

## 27. Pit lane: zona de desaceleración

- 27.1. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.
- 27.2. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo:
- a) VÍA RÁPIDA: la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane. Todo vehículo que se encuentre en cualquier momento, en esta vía, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.
  - b) VÍA INTERIOR: la vía más próxima a los Boxes, por este motivo es la única zona de Pit Lane donde está permitido trabajar en los vehículos.

- 27.3. Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente. Los vehículos sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.
- 27.4. No está autorizado recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya salido del mismo.
- 27.5. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.
- 27.6. Si un piloto sobrepasa su Box, o la zona asignada para su equipo en la vía interior, antes de haberse parado, sólo puede acceder a su zona empujando.
- 27.7. En un meeting en el que se celebren 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.
- 27.8. Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha.
- 27.9. Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carreras, los vehículos podrán recibir asistencia en el interior de su box hasta el momento en que salgan por primera vez del mismo.  
A partir de ese momento, todas las operaciones de reparación y mantenimiento que se realicen en los vehículos deberán hacerse en la "Vía interior".
- 27.10. La zona de Pit Lane y boxes está prohibida a los menores de 16 años.

## **28. Pit lane y Boxes**

- 28.1. Está prohibido abastecer de aceite durante la carrera y entrenamientos, excepto lo indicado en el Art. 26.7 del presente reglamento. Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.
- 28.2. Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de los boxes, en la pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.
- 28.3. Todos los boxes de equipos participantes en las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados o las carreras deberán mantener abierta la puerta de sus boxes durante la duración de los mismos. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de Pit Lane.
- 28.4. Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carrera, el vehículo no podrá volver a entrar en su box, incluso después de finalizar su participación, hasta su vuelta del Parque Cerrado, salvo las excepciones contempladas en el art. 45 apartado 6.

## **29. Briefing**

En cada prueba se deberá realizar un Briefing. Éste se deberá programar, a poder ser, 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.

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.

### **30. Entrenamientos cronometrados oficiales (cronometrados y no cronometrados). Designación de piloto.**

30.1. 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.

30.2. 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.

30.3. Durante los entrenamientos, un semáforo rojo / verde estará colocado a la salida del Pit Lane. Los vehículos solo podrán salir del Pit Lane cuando el semáforo verde este encendido. Además, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente, situado junto al semáforo rojo/verde, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen del Pit Lane si otros vehículos se aproximan por la pista

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

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

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

30.6. Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos durante los entrenamientos está prohibido.

30.7. Los entrenamientos cronometrados oficiales se disputarán en dos sesiones. Las sesiones de entrenamientos cronometrados tendrán una duración máxima de 45 minutos y mínima de 20. El Comité Organizador se reserva el derecho de programar una única sesión de entrenamientos cronometrados o sesiones de entrenamientos cronometrados separadas por categorías.

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

30.8. El intervalo entre el fin de la sesión de 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 dos horas.

30.9. Distribución para los entrenamientos cronometrados oficiales (tipo)

Cada una de las tandas de entrenamientos cronometrados oficiales se programaran un mínimo de 20 minutos, los cuales serán distribuidos de la siguiente manera en función de las categorías recogidas en el Campeonato:

0.00 - 0.15	GT Light + GTS
0.15 - 0.20	Super GT + GT Light + GTS
0.20 - 0.35	Super GT

El Comité Organizador podrá modificar esta distribución, pudiendo incluso aumentar el tiempo efectivo de entrenamientos cronometrados por sesión y categoría

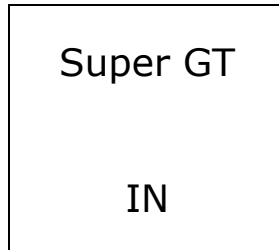
El Comité Organizador se reserva el derecho a:

- a) programar sesiones de entrenamientos cronometrados por categorías (SuperGT, GTS y GTLight) si el número de inscritos así lo aconseja o por razones de seguridad, estas serán de 20 o 25 minutos y serán seguidas
- b) programar tandas de 60 minutos totales si el programa y las circunstancias del meeting lo aconsejaban, siendo en este caso el tiempo efectivo de entrenamientos de cada categoría 45 minutos.

30.10 Procedimiento

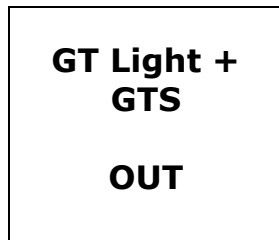
Cuando comience la sesión únicamente podrán salir a pista desde el pit lane los vehículos inscritos en las categorías GT Light + GTS

Pasados quince minutos (15´) se podrán incorporar a la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales los vehículos de la categoría Super GT. Este hecho se anunciara mostrando en el puesto de salida del pit lane un cartel con la siguiente inscripción:



Este se mostrara tanto cara al pit lane como a la pista.

Transcurridos veinte minutos (20´) desde el comienzo de la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales deberán abandonar la pista los vehículos de las categorías GT Light + GTS . Este hecho se anunciara mostrando desde el puesto de dirección de carrera un cartel con la siguiente inscripción:



Este se mostrara únicamente cara a la pista.

De esta manera, los participantes de la categoría Super GT rodaran los quince (15´) últimos minutos de la sesión solos.

Cada tanda de entrenamientos cronometrados oficiales deberá ser disputada únicamente por uno de los pilotos (debidamente identificado), debiendo informar en el momento de las verificaciones administrativas (ver art. 22.6) el piloto que tomara parte en cada una de ellas. Si hay un único piloto inscrito, éste deberá realizar las dos tandas de entrenamientos cronometrados

No obstante, el concursante que informe a los Comisarios Deportivos con posterioridad, podrá ser autorizado, aunque será sancionado conforme al Anexo 1. Después de la hora de comienzo de entrenamientos, el concursante que no haya informado del piloto que efectúa los entrenamientos será sancionado.

En el caso de una inscripción con tres pilotos (según lo establecido en el art. 7.3 el tercer piloto deberá designar en las verificaciones administrativas en que entrenamiento participara (primero o segundo), su incumplimiento será sancionado. Para realizar esta práctica se deberá hacer un cambio de piloto durante la sesión de entrenamientos designada para el tercer piloto dentro del horario programada para la misma. La Organización controlara los tiempos de rodaje de cada piloto dentro de una misma sesión de entrenamientos para la posterior adjudicación de tiempos por vuelta

### 30.11 Identificación de pilotos

El piloto que participe en la primera sesión se identificará con un adhesivo con fondo blanco, y el que participe en la segunda con un adhesivo con fondo negro, que deberá ser colocado en el casco, en el lateral del mismo más próximo a la ventanilla, siendo responsabilidad del piloto su colocación y mantenimiento. Cuando el equipo este compuesto por un único piloto, éste deberá llevar los dos adhesivos identificativos. Los terceros pilotos (Art. 7.3 deberán colocar en su casco, en el lateral del mismo más próximo a la ventanilla, una identificación suministrada por la Organización (número 3).

#### 30.12 Otra normativa aplicable:

- En el caso de que un equipo este inscrito con un solo piloto, este deberá disputar las dos mangas de entrenamientos cronometrados oficiales.
- Si por causas de fuerza mayor, así entendidas por el Colegio de Comisarios Deportivos, un equipo no pudiera tomar parte en una tanda de entrenamientos cronometrados oficiales, este tomara la salida en la carrera correspondiente en último lugar.
- Si hubiera más de un equipo en estas circunstancias, su orden en la parrilla de salida será determinado por el tiempo obtenido en la otra tanda de entrenamientos.
- La primera tanda de entrenamientos cronometrados oficiales servirá para determinar el orden de salida de la primera carrera, y la segunda tanda para la segunda.
- Si el meeting se compone de una única carrera, cada piloto deberá realizar una sesión de entrenamiento cronometrado. La salida de la carrera la realizará el piloto que haya realizado el mejor tiempo del vehículo (el mejor tiempo en cualquiera de las dos sesiones).

### **31. Interrupción de los entrenamientos**

31.1. 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.

31.2. 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.

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

Siempre que sea posible se recuperará el tiempo perdido por la suspensión de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla

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

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

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

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

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

#### **31.4. 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)", le será aplicada la sanción establecida en el Anexo I.

Se aplicará el siguiente procedimiento:

- El Director de Competición/Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje "sesión neutralizada (Full Yellow)".
- Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito.
- Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de "Full Yellow" no serán tenidos en cuenta.
- Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de "Full yellow", le será aplicada la sanción establecida en el Anexo I.

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

- Mediante un mensaje si es posible en los monitores de cronometraje: "FIN NEUTRALIZACIÓN ENTRENAMIENTOS".
- Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde durante una vuelta.
- Desde el momento en que se muestren las banderas verdes, al final de la neutralización los tiempos volverán a tenerse en cuenta.

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 las P.C.C.C.T.C.E.

**31.5** 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, los Comisarios Deportivos podrán decidir una penalización para el piloto o pilotos que a su criterio y valoración sea/-an causantes del incidente.

### **32. Warm Up**

32.1. Se podrá programar una sesión de entrenamientos oficiales no clasificativos 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).

32.2. 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.

32.3. Para el warm-up únicamente se podrán utilizar neumáticos marcados, del meeting en cuestión o de cualquier otro meeting anterior.

### **33. Parrilla de salida**

33.1. El número de vehículos autorizados a tomar la salida en cada una de las carreras que componen el Campeonato de España de GT 2010 será conforme a la normativa FIA (ver Art. 6).

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

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

33.3. En los meetings de dos carreras, es obligatorio que cada piloto tome la salida en una de ellas, en el caso de dos pilotos inscritos, según el orden que informaron en las verificaciones administrativas. Si hay un único piloto, éste tomara la salida en ambas carreras.

En los meetings de carrera única, la salida de la carrera la realizará el piloto que haya realizado el mejor tiempo del vehículo (el mejor tiempo en cualquiera de las dos sesiones)

### **34. Parrilla de salida de la primera carrera.**

34.1. Al final de cada sesión de entrenamientos cronometrados, se publicará la lista de los vehículos que hayan realizado los mejores tiempos, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en carrera. Si dos o más pilotos están en el mismo tiempo, tendrán prioridad aquel que lo haya conseguido antes.

El Comité Organizador se reserva el derecho de programar carreras separadas por categorías si el número de inscritos u otras circunstancias juzgadas por el Comité Organizador, así lo aconsejan.

34.2. Se consideraran reservas todos aquellos participantes que habiendo tomado parte en la primera sesión de entrenamientos cronometrados oficiales no formen parte de la parrilla de salida, ocupando estos los últimos lugares de la parrilla y en el orden de sus tiempos -entre ellos-. Así mismo también, se consideraran reservas aquellos

que no habiendo tomado parte en los entrenamientos soliciten autorización para participar en la carrera, situándose en la parrilla a continuación de los anteriores y en el orden que designe los Comisarios Deportivos.

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

34.3. a) La parrilla de salida de la primera carrera se establecerá sobre la base de la primera sesión de entrenamientos cronometrados oficiales y se publicará 45 minutos antes de la salida.

b) Si el meeting se compone de una única carrera, la parrilla de salida de la carrera se establecerá sobre la base de la media de los mejores tiempos en cada sesión de entrenamientos (es decir, mejor tiempo de la 1ª sesión + mejor tiempo de la 2ª sesión dividido entre 2). En el caso de que uno de los pilotos de un equipo no pudiera hacer su entrenamiento, se tomara -para hacer la mencionada media- el peor de los tiempos normal realizados por su compañero/-s. La parrilla se publicará 45 minutos antes de la salida de la prueba.

34.4. Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga buenas razones para creer que su vehículo no estará preparado para 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 uno o más vehículos, sus espacios de la parrilla serán completados, y los vehículos de reserva eran admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Una vez publicada la parrilla oficial, (firmada y publicada por el Colegio de Comisarios Deportivos), ningún vehículo reserva será admitido a la misma.

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

34.5. Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 7 metros.

### **35. Parrilla de salida de la Segunda carrera.**

35.1. La parrilla de salida para la segunda carrera será publicada, como mínimo, treinta minutos antes de la salida de la misma.

35.2. Entre la salida de las dos carreras deberá existir un mínimo de 90 minutos.

35.3. La parrilla de salida de la segunda carrera será establecida sobre la base de los tiempos obtenidos en la segunda sesión de entrenamientos cronometrados oficiales.

Si el número de vehículos que tomen parte en ésta sesión de entrenamientos cronometrados oficiales es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, los vehículos que no compongan la parrilla de salida se consideraran reservas. Así mismo, se consideraran reservas también, los que lo eran en la primera carrera. Será de aplicación lo dispuesto en el art. 34 con relación al orden.

### 36. Procedimiento de salida

- 36.1. Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las personas encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.
- 36.2. Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos, si bien, a criterio del Comité Organizador se podrá autorizar un procedimiento más largo, de 15 ó 30 minutos.
- 36.3. Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.
- 36.4. Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.
- 36.5. Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.
- 36.6. 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

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

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

36.7.a. Procedimiento con paneles (que será el habitualmente utilizado)

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

36.7.b. Procedimiento con luces

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

- Señal de 10 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 10 minutos.
- Señal de 5 minutos: se apagará el primer par de luces rojas.
- Señal de 3 minutos: se apagará el segundo par de luces rojas.
- Señal de 1 minuto: se apagará el tercer par de luces rojas.
- Señal de 15 segundos: se apagará el cuarto par de luces rojas.
- Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

- 36.8. 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

- a) Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho.  
Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art. 36.14.
- b) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el primer par de luces rojas.
- c) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

36.9. 3 minutos antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.
- b) Cierre de acceso a parrilla de salida.
- c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV— deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.

36.10. 1 minuto antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.
- b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda **externa en los vehículos de parrilla. mecánica exterior en los vehículos de parrilla.**
- c) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.
- d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

36.11. 15 segundos antes de la salida:

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

36.12. Inicio de la vuelta de formación:

- a) En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista. Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes  
El inicio de la vuelta de formación se indicará mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.
- b) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este

momento, realizar su vuelta de formación pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

- c) Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.
- d) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar mas que para restablecer el orden de salida inicial.
- e) Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla. En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.
- f) Cualquier piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el Pole Position ocupe su posición en la parrilla de salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.
- g) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

36.13. Durante la vuelta de formación queda prohibido:

- a) Efectuar ensayos de salida.
- b) Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- c) 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.
- d) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

36.14. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 36.8. y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.

36.15. 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.

36.16. Cambio de condiciones meteorológicas:

- a) Antes de la apertura del Pit Lane:
  - a.1. Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de los 5 habituales.
  - a.2. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10'" en blanco.
  - a.3. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista.

- a.4. Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane para acceder a la parrilla.
  - a.5. En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, a una velocidad muy moderada, el Pit Lane entre cada vuelta sin poder en ningún caso atravesar la parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.
  - a.6. Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.
  - b) Después del cierre de Pit Lane:
    - b.1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 Minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.
    - b.2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento standard.
  - c) Salida inminente de carrera:
    - c.1. Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera solicitando que sean presentados los siguientes paneles: el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.
    - c.2. Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10" (fondo rojo).
    - c.3. Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 Minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.
    - c.4. Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 Minutos, se reiniciará el procedimiento de salida standard a partir del panel de 5 Minutos.
    - c.5. Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los 10 Minutos siguientes a la presentación del panel indicador "10" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significará una demora suplementaria de 10 Minutos antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.
- 36.17. Cualquier presentación de un panel indicador de "10" deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

#### **Procedimiento de Salida Lanzada**

- 36.18. La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2.
- 36.19. Cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el "leading car" o vehículo de lanzamiento, encenderá sus luces destellantes amarillas.
- 36.20. Con la pancarta de 15" el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.
- 36.21. Tras la pancarta de 15" se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento.
- 36.22. Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.
- 36.23. Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.

- 36.24. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo/verde) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.
- 36.25. El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se de la señal de salida.
- 36.26. Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.
- 36.27. Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.
- 36.28. En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:
- a) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.
  - b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas. 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 ocupaba la segunda posición de la parrilla
- En los casos a) y b, y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempo), se considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

## 37. Carrera

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

En el supuesto en el que el semáforo rojo pudiera estar encendido durante la carrera, la infracción será sancionada según lo previsto en este Reglamento.

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

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 seguidamente vuelve 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 o Competición la declaran como mojada mostrando un panel indicador de "CARRERA MOJADA" en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado

**38. Falsas salidas**

- 38.1. Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.
- 38.2. Todo participante que haya realizado una falsa salida será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con una sanción de paso por Pit-lane, salvo que los Comisarios Deportivos estimen oportuna la aplicación de otra sanción mayor.

**39. Neutralización de carrera mediante un vehículo de seguridad**

- 39.1.- En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.
- 39.2.- Como máximo 30 minutos antes del inicio de la carrera (entre 3 y 5 minutos antes de la apertura del Pit Lane) el Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de 5 minutos. En este momento (excepto en caso de salida neutralizada) dará una vuelta completa al circuito y entrará al Pit Lane, colocándose en la posición prevista para la carrera.
- 39.3.- El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de Competición y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.
- 39.4.- Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.
- 39.5.- El Safety Car se incorporará a pista desde el final de Pit Lane con sus luces rotativas naranjas iluminadas independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera en ese momento.
- 39.6.- Todos los vehículos de competición formarán en línea detrás del Safety Car manteniendo entre ellos una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. El adelantamiento está prohibido hasta que los vehículos pasen la línea (línea de cronometraje) una vez el Safety Car haya vuelto a Pit Lane. El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:
- Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car (luz verde trasera)
  - Cualquier vehículo que entre en Pit Lane podrá pasar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto 15).

- Cualquier vehículo saliendo de 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 15).
- Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane puede ser adelantado por los vehículos una vez éste haya cruzado la 1ª Línea de Safety Car.
- Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

39.7.-Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.

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

Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el Art. 39.10) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

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

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

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



cartel para indicar el paso del convoy por Pit Lane

39.11.-Cuando el Director de Carrera haga entrar al Safety Car (fin de la neutralización), apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo en la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de 5 veces de la longitud de un vehículo.

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

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea. Las banderas verdes se mantendrán durante una vuelta.

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

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

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

39.14.-Habrá un solo Safety Car operando, excepto en circuitos de más de 7 Km. de longitud, donde otros Safety Cars situados en puntos equidistantes del circuito pueden ser autorizados por la R.F.E. de A..

En este caso se aplicará la siguiente normativa:

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

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

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

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

**Art. 40.- Suspensión de la carrera**

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

40.2. Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en el lado en que se encuentre la pole position formación escalonada. Cualquier vehículo que se encuentre entre la línea roja y el líder de la 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. Si el líder de carrera no se encuentra al frente de esta formación, a todos los vehículos entre él y la línea de bandera roja se les ordenará completar una vuelta y ponerse al final de la formación antes de reanudar la carrera.

~~Si algunos de estos vehículos no pudieran volver a la parrilla porque la pista está bloqueada, serán conducidos a la misma cuando la pista esté limpia y serán colocados en el orden que ocupaban antes de que la carrera fuese suspendida. El orden de estos vehículos será tomado en el último punto de cronometraje en que fuera posible establecer la posición de dichos vehículos. Estos vehículos estarán autorizados a reanudar la carrera.~~

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

40.4. 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.

40.5. 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.

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

**Art. 41.- Reanudación de la carrera**

- 41.1. 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.
- 41.2. Se mostrarán señales de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.
- 41.3. 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.

- 41.4. 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.
- 41.5. 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.
- 41.6. 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.
- 41.7. 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.
- 41.8. 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.

- 41.9. 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.
- 41.10. 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 Anexo I.
- 41.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 39 del presente Reglamento.
- 41.12. 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.
- 41.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 40 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 41, 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.
- 41.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el Art. 41., 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.

#### **Art. 42.- Parada en Pit. Cambio de piloto**

- 42.1. Será obligatorio en cada carrera efectuar una parada en el pit (vía interior) para cumplir el tiempo correspondiente al handicap –según lo definido en el artículo 43 - y cambio de piloto –ambos pilotos deben participar en la carrera en los equipos de dos pilotos-.

El cumplimiento del tiempo del Hándicap (obligatorio +/- por piloto -*si se aplicaran*- + por resultados) deberá hacerse bien en el parque de hándicaps bien a la altura del box o zona de pit asignada a cada equipo; será el Director de Carrera o de Competición, quien en el Briefing comunicará la existencia del "Parque de Hándicaps". Si existiera el mencionado parque, en él se tendrán que cumplir los hándicaps por resultados. En el parque de handicaps no se podrá realizar ningún tipo de operación. En cualquiera de los casos los diferentes hándicaps se realizaran en la misma parada.

Para el control de los tiempos de parada podrán nombrarse cronometradores al efecto. En cuyo caso, existirá un control de firmas que dará fe del cambio de pilotos. Estas hojas de control deberán ser firmadas por el piloto que realice la segunda parte de la carrera. Si esta parada fuera en su caso, para el cambio de piloto, éste deberá conducir hasta el final de la carrera para poder optar a los puntos, siempre que cumpla el porcentaje mínimo obligatorio (ver último párrafo de este apartado).

Esta parada (s) para el cumplimiento de los handicaps y realizar el cambio de piloto se realizará en el tiempo (o vueltas) que al efecto indique el Director de Competición y/o Carrera en el Briefing de cada Meeting. Este periodo (o vueltas) se indicarán con un cartel con la inscripción "*CHANGE ON*" mostrado en el puesto de dirección de carrera y tomando como referencia él el tiempo de carrera (o el numero de vueltas cubiertas por el vehículo que marque la primera posición).

En los meetings de carrera única, 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 handicap y para el cambio de piloto.** En este tipo de carreras se programaran dos *ventanas de vueltas* para hacer en cada una la parada obligatoria para el cumplimiento de los handicaps y/o cambios de pilotos.. Durante las vueltas de cumplimiento se mostrara *el cartel de CHANGE ON*

Vueltas de para el cumplimiento de handicaps –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

Para puntuar cada piloto inscrito en los meeting de única carrera:

- 1.- ningún piloto podrá hacer mas del **60 %** del total de la carrera (esta regla también será de aplicación en las carreras cortas -art. 10.1-).  
En el caso de tres pilotos inscritos cada piloto deberá conducir al menos el 25% de la duración de la carrera
- 2.- estar clasificado en cada mitad de la carrera (mitad de la carrera = 50% del tiempo de carreras o del numero de vueltas y desde entonces al final de la carrera única).Ver articulo 46.3
- 3.- haber conducido en cada una de las dos mitades de la carrera.

- 42.2. Durante la parada para el cumplimiento del tiempo de handicap obligatorio, la primera y única operación a realizar es el cambio de piloto; en ella, únicamente un miembro del equipo **debidamente** identificado, podrá ayudar en la misma, dentro de la denominada "vía interior" del pit.

Con posterioridad, y dependiendo del tipo de carrera, se podrán realizar el resto de operaciones de acuerdo con el siguiente orden: repostaje, cambio de neumáticos y resto de operaciones mecánicas. Además se tendrá en cuenta que:

A) En las carreras según la definición del Art. 10.1. del presente reglamento (carreras estándar) **no** se podrá realizar operación "mecánica" alguna en la parada, a excepción de la 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.

B) En las carreras de resistencia (Art. 10.2. del presente reglamento) una vez realizado el cambio de piloto –si procede– se podrán realizar operaciones mecánicas o de mantenimiento, siguiendo el orden indicado anteriormente (se recuerda, en este caso, que los handicaps por piloto –si hubiera– y por resultados se deberán cumplir en el "Parque") Además se tendrá que tener en cuenta que:

B.1.) Durante las operaciones de repostaje, que deberá realizarse con el motor parado, el número máximo de mecánicos que pueden estar en la operación es de TRES (3), que deberán llevar ropa ignífuga completa, - incluido soto casco-, **gafas y guantes**. La labor de uno de estas tres personas será obligatoria y únicamente la de portar y accionar en caso de necesidad un extintor, no pudiendo tener ninguna otra responsabilidad en la operación.

B.2.) En los cambios de neumáticos únicamente podrán intervenir un máximo **de tres (3)** mecánicos.

B.3.) Para el resto de operaciones "mecánicas" el número máximo de mecánicos **son tres (3)**, siempre y cuando estén correctamente acreditados.

B.4) Los equipos podrán designar a un señalizador para indicar la maniobra del vehículo al Box.

#### Otras consideraciones:

SE AUTORIZA, EN CASO NECESARIO, ARRANCAR EL VEHÍCULO CON AYUDA DE UNA BATERIA EXTERNA SUPLEMENTARIA, SIEMPRE Y CUANDO ESTA SEA UTILIZADA POR LAS PERSONAS DEL EQUIPO AUTORIZADAS A ESTAR EN EL PIT.

EN LA ZONA DEL PIT ESTA 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 SITUARA CON LA MAYOR CELERIDAD POSIBLE EN UN LUGAR QUE NO MOLESTE A LOS DEMAS PARTICIPANTES EN SU CAMBIO.

42.3. QUEDA PROHIBIDO CRUZAR DESDE EL MURO A LOS BOXES Y VICEVERSA DURANTE EL PERIODO DE HANDICAPS, EXCEPTO PARA LOS MIEMBROS DEL EQUIPO DEBIDAMENTE ACREDITADOS PARA ESTAR EN EL MURO (dos brazaletes o identificación por equipo).

42.4. Ningún participante podrá entrar en el Pit Lane, para realizar el cambio de piloto y cumplimiento del handicap, mientras el Safety Car este en pista (desde el momento en que las banderas amarillas sean desplegadas y pancartas "SC" sean mostradas).Y hasta la finalización de la intervención del

mismo -apagado de los rotativos destellantes y retiradas de las banderas, de las pancartas y del propio Safety Car-. Si un participante entra en el Pit Lane en dicho periodo de intervención del Safety Car, ésta no contara como su parada obligatoria.

- 42.5. Si durante la "ventana" de cambio de piloto y cumplimiento de handicap interviene el Safety Car, será criterio del Director de Carrera ampliar dicha ventana -habiéndose o no cubierto la totalidad de la ventana durante su intervención-. Esta ampliación será de 5 o de 10 minutos en función del número de inscritos o de las circunstancias de la prueba. En los meeting de única carrera, la ampliación será siempre de 15 minutos. La ampliación se comunicará por medio de los monitores de cronometraje, o en su defecto, por un panel indicativo en la línea de cronometraje

Caso particular:

En las carreras conforme al Art. 10.2 (resistencia) del presente reglamento, si el periodo de Safety Car se inicia en el periodo la primera "ventana de cambio" y se prolonga hasta el inicio de la segunda mitad de carrera -y algún equipo no realizo su cambio obligatoria en la primera mitad- éste deberá realizar los dos cambio obligatorios en la segunda mitad de carrera, siempre dentro de la ventana reglamentada.

- 42.6. Como regla general aplicable para realizar la parada en el parque de handicaps, se recomienda a los pilotos que según vayan llegando a él se sitúen lo más próximos al final de éste para facilitar la llegada de otros participantes, así como en una situación que favorezca la salida nuevamente al Pit Lane -vía rápida-. Se recuerda, que tendrá preferencia el vehículo que sale del parque de cambio de piloto sobre aquel que entre a realizar esta operación.

### **Art.- 43. Hándicaps**

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

Se denomina handicap al tiempo total de permanencia en el pit lane -dentro de la zona controlada- para cumplir el tiempo total de cumplimiento de handicaps según se describe en los apartados 1, 2 y 3 de este artículo y realizar en este tiempo el cambio de piloto, si procede.

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 de la zona de pit lane controlada.

La zona de pit controlada estará identificada por dos líneas o marcas -con una al principio y otra al final de la zona, en las cuales se instalaran elementos de medida para el control del tiempo total de handicap.

El tiempo de parada -tiempo no utilizado para recorrer el pit (ver apartado 43.1)- se realizara en el pit lane y a la altura del box asignado a cada equipo, en la denominada vía interior. El tiempo en movimiento será aquel tiempo que se calcule como necesario para recorrer el pit lane, nunca a una velocidad superior a los 60 kms/h., y que el Comité Organizador publicará oportunamente en cada meeting.

Los tiempos de parada adicional correspondiente a la suma / resta de los handicaps por palmares de piloto (apartado 2 *-si se aplicara-*) y por resultados (apartado 3) se cumplirá en su totalidad en el Pit Lane a la altura del box asignado a cada equipo siempre que se trate de una carrera estándar (según definición del art. 10.1. del presente Reglamento) o dentro del Parque de Handicaps en las carreras de larga duración (según definición del art. 10.2. del presente Reglamento) sí se llegara a definir, y únicamente, para aquellos pilotos poseedores de ellos. Para este segundo supuesto, se prevé que la normativa de funcionamiento será recogida en su correspondiente Anexo que oportunamente será publicado para generar conocimiento a todos los participantes.

En el parque de handicap no se podrá realizar ningún tipo de operación.

El Comité Organizador en cada uno de los meetings publicara los tiempos de parada totales de cada vehículo y el tiempo de handicaps dentro del parque de handicaps si procediera.

Esta prohibido pararse junto a la línea que identifica el fin de la zona de control (final de pit lane) para cumplir el tiempo total de handicap, así como recorrer el pit lane a una velocidad excesivamente lenta, que perjudique claramente a otros participantes.

El handicap total de cada vehículo participante en las carreras de configuración conformes al Art. 10.2. será el obtenido por el procedimiento habitual multiplicado por DOS (2), reservándose el Comité Organizador la potestad de fraccionarlo en partes iguales para cada una de las paradas.

#### 43.1. Handicap obligatorio

Todos los equipos tendrán que cumplir un tiempo de permanencia en el pit. lane. Este tiempo se calculará en función de la longitud del pit lane y de la situación de los aparatos de medida de la zona controlada. Se dará a conocer este tiempo en el Cuadro resumen de handicaps, que se entregará antes de cada carrera.

Este handicap obligatoria podrá ser diferente entre participantes, por razones excepcionales y a criterio del Comité Organizador.

Este tiempo se usará para el cambio de piloto y para recorrer el pit lane a 60 Kms/h. A este tiempo se le sumará o restará el resto de hándicaps personales (por palmares de piloto y por resultados).

Para los meetings de carrera única, **no habrá handicap obligatorio**, ni tiempo mínimo para recorrer el pit, *excepto la limitación en tiempo derivada de la velocidad máxima en pit: 60 kms/h.*

#### 43.2. Handicap de piloto

El Comité Organizador del Campeonato podrá aplicar el handicap / bonificación de piloto, su aplicación o no se dará a conocer con la publicación de la *Tabla resumen de handicaps* en cada carrera.

Cuando participe un único piloto se aplicará un handicap por piloto de 10 segundos, que se considerará como u handicap fijo. El Comité Organizador se reserva el derecho a:

- incrementar este handicap con un handicap suplementario de otros 10 seg., en función del palmares del piloto, es decir, en este hándicap será de 20 segundos (10 + 10)
- no aplicar el hándicap por la participación de un único piloto, en función de la experiencia, palmares y edad del piloto

#### 43.3. Handicap por resultados

1. Se establece un handicap por resultados -con independencia del tipo de meeting- en cualquiera de las categorías (SuperGT, GTS y GTLight) y carrera, de 15 segundos para el primer clasificado, de 10 segundos para el segundo clasificado y de 5 segundos para el tercer clasificado, hasta un máximo acumulado de 30 segundos para las categorías Super GT, GTS y GT Light. El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar los handicaps por resultados

Aplicación del "extra handicap": cuando un equipo tenga el máximo de handicap acumulado posible (es decir, 30 seg.) y gane una carrera posterior en su categoría, se le aplicara un extra handicap de 15 seg., que se sumara a los 30 seg. que ya tenia (es decir, 30+15=45 segundos) y que deberá cumplir íntegramente en la siguiente carrera. Este "extra handicap" disminuirá por resultados inferiores a un tercer puesto, como habitualmente (Art. 43.3.2.)

Estos handicaps por resultados en carrera serán adjudicados en cada meeting, haciéndose efectivos en la carrera siguiente o a partir del momento en que vuelva a participar el piloto, siendo siempre acumulativos.

2. Los handicaps definidos en el Art. 43.4.1. disminuirán por resultados inferiores a un 3º puesto, por carrera y categoría (siempre comenzando por el mayor valor parcial) Las exclusiones deportivas no harán disminuir los handicaps por resultados

Quando un equipo participe por primera vez, en cualquiera de las categorías, después de la celebración del primer meeting, el Comité Organizador le podrá adjudicar un handicap de 15 segundos, éste handicap aumentará o disminuirá por el procedimiento habitual de resultados posteriores en carrera (definido en el párrafo anterior)

El handicap es siempre propiedad del piloto. Si bien, se debe tener en cuenta que:

- Si el cambio de vehiculo es dentro de la misma categoría se respetaran los handicaps,
- si el cambio de vehículo es a uno de categoría superior o inferior no se arrastrara el handicap,
- si hay un cambio de piloto en un equipo y ambos tienen handicaps se tomara en consideración el mayor de ellos
- si en un equipo habitual se cambia uno de los pilotos por otro se considerará el palmares del nuevo piloto para aplicarle el handicap de 15 seg. de equipo nuevo (art. 43.4.2. segundo párrafo).

Cuando un equipo este en el máximo de handicap, en caso de disminuir lo hará de este máximo (y no de su handicap real acumulado). Las exclusiones no harán disminuir handicap

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

3. La adjudicación y disminución de handicaps por resultados se hará de acuerdo con la clasificación oficial final de la carrera. En caso de no haberse establecido una clasificación oficial final, se adjudicaran conforme a la clasificación oficial provisional, incluyendo en ella todas aquellas decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos que sean firmes y que afecten a la misma, en el momento de la publicación de los handicaps.
4. Para los pilotos que no puntúan en el Campeonato les será asignado un handicap por resultado correspondiente a su clasificación en carrera. Los procedimientos de adjudicación y disminución de estos serán los mismos que los descritos en este mismo artículo para los participantes que puntúan en el Campeonato.
5. **Caso especial y particular**: Cuando un piloto habitual vuelva a inscribirse en su equipo, después de una (o más) no-participación (-es), por causa que se considere excepcional por parte del Comité Organizador, NO le será de aplicación los segundos párrafos de los apartado 1 y 2 del Art. 43.3. del Reglamento Deportivo

Es decir, cuando un piloto vuelva a inscribirse -dentro de su equipo habitual- después de una o más ausencias (no-inscripción en uno o más meetings) no conservara los handicaps por resultados que tuviera como resultado de su última participación, siempre y cuando su compañero y vehículo hayan cumplido ya los handicaps por resultados de su participación conjunta anterior. Si el cambio de piloto perdurase en el resto de meetings, esta situación no podrá considerarse como excepción.

#### 43.4. Sanciones

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

#### **Art. 44.- Llegada**

- 44.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera.
- 44.2. Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

- 44.3. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.
- 44.4. 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.

#### **Art. 45.- Parque Cerrado**

- 45.1. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados 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 de los entrenamientos y/o carrera, se producirá en el momento en que se muestre por primera vez la bandera a cuadros. En ese momento cualquier vehículo que se encuentre en Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo a Parque Cerrado.

- 45.2. El reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.
- 45.3. El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada puede tener acceso al mismo.
- 45.4. Tras la finalización del primer y segundo entrenamiento cronometrado todos los vehículos se dirigirán a su box –o carpa- dentro del cual permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura de mismo, que se efectuara 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento especial de los comisarios. El interior del box –o carpa- deberá ser visible, durante este tiempo. Tras la finalización de la primera y segunda carrera el régimen de parque cerrado se cumplirá en el lugar habilitado por el organizador para el mismo.  
Esta normativa se podrá modificar puntualmente por razones de funcionamiento del meeting, notificándose a los concursantes el cambio en el briefing de pilotos del meeting  
Para garantizar el cumplimiento del régimen de Parque Cerrado los vehículos serán precintados por los Comisarios Técnicos, si procede, siendo responsabilidad de los concursantes este cumplimiento.

Si después de la celebración de la primera manga de entrenamientos oficiales cronometrados algún concursante necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos, quien deberá autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación que hubiera obtenido, y saliendo en último lugar de la parrilla de Salida correspondiente.

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

Si después de la celebración de la 1ª carrera algún concursante necesitara levantar la situación de parque cerrado para poder reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quienes deberán autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación en la primera carrera, así como los premios si los hubiera.

En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de clasificación de la 2ª sesión de entrenamientos cronometrados oficiales.

- 45.5. 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 para facilitar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

#### 45.6. Excepciones a la situación de parque cerrado

Si durante la celebración de la primera sesión de entrenamientos cronometrados o la primera carrera, algún participante tuviera necesidad de realizar cualquier tipo de reparación, antes del inicio del tiempo de parque cerrado (Art. 45.1 tercer párrafo), se autoriza realizar las mismas dentro del box, en vez de realizarlo en el pit lane. En ambos momentos, una vez que comience el tiempo de parque cerrado deberá dejar de realizar cualquier operación de reparación, excepto los casos previstos en el reglamento deportivo

### **Art. 46.- Clasificación**

- 46.1. El vehículo clasificado primero será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la Línea.
- 46.2. 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.
- 46.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

En los meetings de carrera única el porcentaje de clasificación será el 75 % de la duración de carrera (o del número de vueltas realizado por el vencedor 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 meetings (de carrera única) será condición necesaria que los dos pilotos participen 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) en caso de dos pilotos inscritos – o en el caso de tres pilotos inscritos cada piloto deberá realizar al menos el 25% del tiempo de carrera-. Este porcentaje no será de aplicación si durante el periodo (ventana) de cambio de piloto y cumplimiento de handicaps interviene el Safety Car en pista, cuando se amplíe la "ventana" por razones de seguridad o cuando se inscriba un único piloto.

- 46.4. La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la carrera, será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código o Reglamento Deportivo.
- 46.5. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 minutos) sin haberse presentado ninguna o inmediatamente después de resueltas las reclamaciones presentadas sin que ningún concursante haya presentado intención de Apelación, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

Si por el contrario, transcurrido ese tiempo de 30 minutos, no pudiera firmarse la clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran ser afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada 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.

- 46.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, gasolina, etc., ~~la parte de la clasificación afectada~~ mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmaran la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma ~~de que parte esta afectada y cual es el motivo de la provisionalidad a este hecho~~.
- 46.7. El Comité Organizador se reserva el derecho de fijar un tiempo máximo de carrera en aquellos meeting(s) programados conformes a lo dispuesto en el artículo 10.2 del presente Reglamento. Este será comunicado en anexo, en conformidad con la normativa vigente.

#### **Art. 47.- Ceremonia de Podium**

- 47.1. En cada una de las carreras de cada Meeting del Campeonato de España de GT 2010 se efectuará un reparto de premios y trofeos.

- 47.2. Los deportistas 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 del mismo.
- 47.3. Se preverá un Parque Cerrado junto al podium para los tres primeros clasificados de la prueba y el primero de cada Copa y el Trofeo, con acceso directo al Podium.
- 47.4. Los Trofeos a entregar en la ceremonia de Podium y por el orden que se cita, serán los siguientes:
- Pilotos ganadores
  - Segundos clasificados
  - Terceros clasificados
  - 1º de GTS (\*)
  - 1º de GT Light (\*)

Nota: (\*) Los podium de las categorías GTS y GT Light podrán ser de los tres primeros clasificados, si el numero de participantes en dichas categorías es igual o superior a 8.

En las carreras donde únicamente compitan vehículos de una única categoría, la ceremonia de entrega de trofeos se reducirá a la entrega atendiendo a la clasificación general.

- 47.5. Está prohibido el acceso al Podium de personas ajenas a la ceremonia, incluidas azafatas, familiares o personas identificadas con Marcas comerciales que no sean estrictamente las pertenecientes al patrocinador o patrocinadores del propio Campeonato.
- 47.6. Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del podium con el mono ignífugo, que llevara la publicidad obligatoria, y la gorra del suministrador de neumáticos, que les será entregada por la Organización.

#### **Art. 48.- Rueda de Prensa**

- 48.1. La Organización del Campeonato podrá convocar una Rueda de Prensa, a la cual deberán asistir los tres primeros pilotos clasificados y el primero de cada categoría, en cada una de las carreras asistirán, salvo justificación comprobada y evidente, que se celebrará inmediatamente después de finalizar la 2ª carrera y su ceremonia de Podium. Si ésta se convocará, en su momento oportuno se publicará una nota en el Tablón Oficial de Anuncios.
- 48.2. En todo caso debe evitarse hacer ninguna declaración previa antes de dichas Ruedas de Prensa, en deferencia a todos los medios de información.

#### **Art. 49.- Puntuación**

- 49.1. En cada una de las pruebas puntuables se establecerán las siguientes clasificaciones:
- Una Clasificación General Scratch para todos los vehículos admitidos.

- Una Clasificación General para cada Categoría admitida (Super GT, GTS y GT Light).

## 49.2. Atribución de puntos:

A.- En el **Campeonato de España de GT para Conductores 2010**, se adjudicarán -en cada prueba siempre y cuando compitan conjuntamente vehículos de todas las categorías definidas (Super GT, GTS y GT Light) -sin distinción de clases- en el Reglamento Técnico del Campeonato- sin distinción de clases los siguientes puntos:

Clasificación General Scratch (S)

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 puntos

Clasificación por Categorías (C)

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

A.1.- Puntos obtenidos

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

$$P = S + C$$

Siendo "S" los puntos obtenidos en la Clasificación Scratch y "C" los puntos obtenidos en la Categoría -sin distinción de clases-.

A.2.- Puntos obtenidos para las carreras en las cuales participen vehículos únicamente de una categoría.

En este caso únicamente serán de aplicación los puntos descritos bajo el epígrafe de Clasificación General Scratch (S).

B.- Puntos para las clasificaciones de cada una de las Copas dentro del Campeonato de España de GT, según sus clasificaciones generales particulares -sin distinción de clases-.

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

Para adjudicarse los puntos de las Copas, deberán haber tomado la salida –al menos- 5 participantes con vehículos de la categoría o clase en cuestión por prueba, en caso contrario, estos ni puntuaran ni bloquearan puntos.

- 49.3. En los meetings de carrera única –si hubiera-, según lo dispuesto en el artículo 10.2, los puntos atribuidos para ella serán los mismos que los dispuestos en el apartado 2 A1 de este artículo multiplicados por un coeficiente igual a 2. La distribución de los mismos será: 50 % de los mismos de acuerdo con la **clasificación a la hora de carrera -60 minutos de carrera-** ( o el 50% del número de vueltas) y el resto de puntos (el otro 50 %) conforme a la clasificación final de carrera.

Es condición necesaria para que un piloto habitualmente inscrito en el Campeonato tome puntos (Art. 7.11), en la primera parte de la carrera 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 anotarse 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 la carrera**.

Para que el tercer piloto pueda tomar puntos en el Campeonato de España de GT este deberá haber realizado como mínimo el 25 % de la carrera en la cual este inscrito. En la inscripción de los posibles terceros pilotos será de aplicación en todos sus extremos todo lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento

#### **Art. 50.- Reclamaciones**

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del C.D.I., acompañada de una caución establecida por la ADN (1000 € en el caso de la RFE de A).

#### **Art. 51.- Apelación**

Conforme a lo establecido en el Capítulo XIII del C.D.I., todo concursante tiene el derecho de apelar las decisiones de los Comisarios Deportivos de una prueba en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañada de la caución establecida por la ADN (2500 € en el caso de la RFE de A).

#### **Art. 52.- Clasificación final del Campeonato de España de GT 2010. Resultados a retener**

- 52.1. En el Campeonato de España de GT para conductores y en las Copas que se derivan se retendrán TODOS los resultados de las carreras celebradas, si el número de carreras programadas en la misma es igual o menor a doce (12).
- 52.2. Si el número de carreras programadas y puntuables para el Campeonato es superior a doce (12), se descontarán tantos resultados como el número de carreras realizadas que excedan de doce (12). En estos supuestos, no se podrán descontar los ceros correspondientes a decisiones de Comisarios Deportivos (exclusiones), es decir, estos resultados se retendrán siempre

- 52.3. Si una carrera es suspendida a causa de los casos previstos en el artículo 40, sin poder reanudar 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.
- 52.4. En caso de empate, en cualquier puesto de la clasificación final, se aplicará lo establecido en el artículo 27 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España 2010.

**Art. 53.- Estabilidad del Reglamento**

- 53.1. El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la R.F.E. de A., establecerá las normas correctoras que estime convenientes.
- 53.2. Dichas modificaciones serán comunicadas a los Concursante debidamente inscritos al Campeonato, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

**Art. 54.- Interpretación del Reglamento**

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

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