

CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE VELOCIDAD 2017

REGLAMENTO DEPORTIVO

- ✓ **Art. 1. - ÁMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO**
- ✓ **Art. 2. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- ✓ **Art. 3. - ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS**
- ✓ **Art. 4. - REGLAMENTOS**
- ✓ **Art. 5. - LICENCIAS**
- ✓ **Art. 6. - VEHICULOS ADMITIDOS. NUMERO MÁXIMO AUTORIZADO**
- ✓ **Art. 7. - INSCRIPCIONES**
- ✓ **Art. 8. - SEGURO**
- ✓ **Art. 9. - PRUEBAS PUNTUABLES. HORARIOS**
- ✓ **Art. 10. - ANULACION DE UNA PRUEBA**
- ✓ **Art. 11. - NUMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO**
- ✓ **Art. 12. - OFICIALES**
- ✓ **Art. 13. - INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES**
- ✓ **Art. 14. - SANCIONES**
- ✓ **Art. 15. - ENTRENAMIENTOS PRIVADOS**
- ✓ **Art. 16. - CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS**
- ✓ **Art. 17.- DISCIPLINA GENERAL EN Paddock,BOXES,PIT LINE Y USO DE LAS INSTALACIONES**
- ✓ **Art. 18. - DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD**
- ✓ **Art. 19. - VERIFICACIONES**
- ✓ **Art. 20. - VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS**
- ✓ **Art. 21. - VERIFICACIONES TÉCNICAS**
- ✓ **Art. 22. - NEUMÁTICOS**
- ✓ **Art. 23. - PESO**
- ✓ **Art. 24. - PROCEDIMIENTO DE PESAJE**
- ✓ **Art. 25. - CARBURANTE**
- ✓ **Art. 26. - PIT LINE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES**
- ✓ **Art. 27. - BRIEFING**
- ✓ **Art. 28. - ENTRENAMIENTOS OFICIALES**
- ✓ **Art. 29. - INTERRUPCION DE LOS ENTRENAMIENTOS**
- ✓ **Art. 30. - LA PARRILLA DE SALIDA**
- ✓ **Art. 31. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO**
- ✓ **Art. 32. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA**
- ✓ **Art. 33. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA**
- ✓ **Art. 34. - CARRERA**
- ✓ **Art. 35. - NEUTRALIZACION DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR**
- ✓ **Art. 36. - INTERRUPCION DE LA CARRERA**
- ✓ **Art. 37. - REANUDACION DE LA CARRERA**
- ✓ **Art. 38. - LLEGADA**
- ✓ **Art. 39. - PARQUE CERRADO**
- ✓ **Art. 40. - CLASIFICACIÓN**
- ✓ **Art. 41. - ENTREGA DE PREMIOS**
- ✓ **Art. 42. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- ✓ **Art. 43. - CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS**
- ✓ **Art. 44. - PUNTUACIONES**

REGLAMENTO DEPORTIVO

1. - ÁMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1. - El presente Reglamento es de aplicación en todas las pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la Comunidad Valenciana, Monomarcas de carácter Comunitario, y pruebas de carácter Comunitario que se celebren en la Comunidad Valenciana en la especialidad de Velocidad en Circuito durante el año 2.017.

1.2. - La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana (F.A.C.V.) podrá autorizar excepciones al presente Reglamento. Estas excepciones estarán especificadas en el Reglamento del Certamen correspondiente.

1.3. - La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana establece para el 2.017 los siguientes Campeonatos y Copas de la Comunidad Valenciana de Velocidad:

- Campeonato de la Comunidad Valenciana de Velocidad.
- Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad por Clases.
- Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad de Vehículos Clásicos.
- Trofeo de la Comunidad Valenciana de Velocidad de Prototipos.
- Open de la Comunidad Valenciana de Velocidad

2. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1. - Todos los competidores y conductores participantes en los eventos citados en el Art. 1, se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar – por orden de prelación – las siguientes disposiciones:

- a.) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la Comunidad Valenciana 2.017.
- b.) El presente Reglamento Deportivo.
- c.) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares del Certamen correspondiente.
- d.) Cualquier otro Reglamento aplicable.

2.2. - El Código Deportivo Internacional (C.D.I.) será de aplicación – con carácter prioritario – en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3. - Es responsabilidad de los competidores asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del C.D.I., así como de los demás Reglamentos aplicables.

2.4. - Si un competidor no puede estar presente en la prueba, debe designar a su representante por escrito. Un conductor, durante toda la carrera, es responsable del vehículo, debiendo asegurarse que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba. Esta responsabilidad es al mismo tiempo individual y solidaria con la del competidor.

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

2.6. - En cada carrera de un mismo meeting, un conductor no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.

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

3. - ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

3.1. – La F.A.C.V. figurará a todos los efectos como Organizador de este Campeonato.

3.2. – Comité Organizador del Campeonato y Copas:

FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
Circuito de la Comunidad Valenciana "Ricardo Tormo"
Autovia A-3 Valencia-Madrid, Salida 334
46380- CHESTE (valencia)
Tlf.: 96 3336189 Fax.: 96 3737309
http: www.fedacv.com
e-mail: federación@fedacv.com

4. - REGLAMENTOS

4.1. - Las propuestas de Reglamentos de:

a.) Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la Comunidad Valenciana de Velocidad (adjudicados por la F.A.C.V. a Promotores)

b.) Monomarcas (de carácter Comunitario) deberán estar en la Secretaría de la F.A.C.V. antes del 15 de diciembre del año anterior al comienzo de la temporada.

4.2. - El Organizador enviará a la F.A.C.V., el Reglamento Particular con un mínimo de 30 días antes del comienzo de la prueba.

Si la F.A.C.V. da por válido el mismo procederá a su aprobación. El organizador dará a conocer esta información a todos los competidores con una antelación mínima de 15 días antes de la prueba.

5. -ASPIRANTES Y LICENCIAS

5.1. - Sera de aplicación el Art 2 de las PPCC de la F.A.C.V.2017.

5.2.- Solo serán admitidos pilotos con licencia estatal o equivalente de las federaciones territoriales españolas o de otras ADN siempre y cuando cuenten con permiso de salida.

5.3.- Los participantes con territorialidad de otras comunidades distintas a la Comunidad Valenciana, puntuarán en el Open de la Comunidad Valenciana de Velocidad, no bloqueando puntuaciones a los deportistas con territorialidad de la Comunidad Valenciana, exceptuando aquellos que se inscriban para el Campeonato de la Comunidad Valenciana, acogándose al artículo 2.1 de las PPCC de la F.A.C.V.2017.

6. - VEHÍCULOS ADMITIDOS. NUMERO MÁXIMO AUTORIZADO

6.1. - Los vehículos admitidos a participar en los eventos indicados en el Art. 1, serán los siguientes:

- Vehículos derivados de turismos de producción, homologados o no, conservando su forma exterior de origen y que sean conformes a la normativa de uno de los siguientes grupos:
- **A, N, N+, R (1, 2, 3, 4 y 5), S2000, S1600, GT, F2000, GR5, HO, HL, MR, Nacional (1, 2, 3 y 5), Diésel, Históricos y WRC**, según reglamentos FIA, RFEDA y FACV.
- - **Grupo CM**
- - **Grupo CN**
- - **Otros (Legend Car, Radical, Mit Jet, Silueta y similares)**
- - **Grupo Nuevas Energías (eléctrico, gas, hidrógeno, etc.)**

6.2.--Con independencia al grupo al que pertenezcan, los Turismos serán clasificados por clases atendiendo al siguiente criterio:

- Clase 1: turismos hasta 1600 cc
- Clase 2: turismos de más de 1600 cc hasta 2000 cc
- Clase 3: turismos de más de 2000 cc hasta 3200 cc
- Clase 4: turismos de más de 3200 cc
- Clase 5: Vehículos clasificados y definidos por la FIA según ANEXO J art.251 y Siguintes (GT)
- Clase 6: turismos propulsados exclusivamente con energía eléctrica, gas, hidrógeno, etc., que no sean híbridos y aquellos que usen mezclas de gasolina con otro tipo de combustible.

6.2.1.-Excepciones

Teniendo en cuenta las características y potencia de los vehículos, algunos Turismos se recalifican en cuanto a su clase correspondiente por cilindrada, según la tabla anterior. La lista de vehículos, reseñada a continuación puede ser modificada en cualquier momento por la Comisión Técnica de F.A.C.V.

Los vehículos incluidos en el listado deberán cumplir con la normativa correspondiente de su Copa. En caso de no ser así, serán recolocados en la categoría correspondiente, atendiendo a su cilindrada.

BMW M3 E36 Copa	CLASE 3
BMW M3 E36 EVO	CLASE 4
Honda Civic Type R Copa	CLASE 2
Honda Civic Type R EVO	CLASE 3

Honda Integra EVO	CLASE 3
Hyundai Accent 2000cc	CLASE 2
Hyundai Getz Copa Diesel o gasolina	CLASE 1
Hyundai Coupé Copa	CLASE 2
Mazda RX-8 Sport Copa	CLASE 2
Mini Challenge Copa	CLASE 2
Nissan 350Z Copa	CLASE 3
Peugeot RCZ Copa	CLASE 3
Renault Clío III Copa	CLASE 2
Renault Clío III Evo	CLASE 3
Renault Clío IV Copa	CLASE 3
Seat Ibiza TDI Cupra Copa	CLASE 2
Seat León Supercopa MK1 Copa	CLASE 3
Seat León Supercopa MK2	CLASE 4
Seat León Supercopa MK3	CLASE 4
VW Scirocco	CLASE 4

6.3.- En caso de motores sobrealimentados (turbo) de gasolina, se recalificarán a la clase superior y para motores diésel de más de 1600 cc, serán recalificados a la clase superior.

6.4.- Los automóviles fuera de homologación serán incluidos en las siguientes clases de grupo X:
- **GR5:** vehículos sin homologación o modificaciones fuera de reglamentación.

6.5.- Así mismo están admitidos, dentro su Copa o Trofeo las siguientes categorías:
- **Clásicos:** Turismos con fecha de fabricación anterior al 31 de diciembre de 1.992.
- **Prototipos:** CM, CN, Radical, Legend Car y similares (vehículos con motor de moto).

6.6.- En la Copa de Clásicos serán admitidos todos aquellos Turismos con fecha de fabricación anterior al 31 de diciembre de 1992.

6.7.- En el Trofeo de Prototipos serán admitidos los vehículos CM, CN, Radical, Legend Car, Mit Jet Barquetas y similares. Los vehículos de este grupo deberán ser autorizados por el Departamento Técnico de la F.A.C.V.

6.8.- El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera será el determinado en la homologación del circuito en el que se dispute la prueba.

6.9.- El Trofeo de Prototipos siempre disputará mangas independientes al resto de categorías. En caso de no alcanzar la cifra mínima estipulada de 12 vehículos, la categoría no podrá disputar la prueba en cuestión.

6.10.- Las clases de Turismos y Clásicos podrán disputar mangas conjuntas entre todas ellas, siempre que alguna de las mismas no cuente con al menos 12 vehículos admitidos a tomar la salida, o en el caso de que sólo una de las dos alcance esa cifra.

Por causas de fuerza mayor, el Comité Organizador podría determinar que las mangas se disputen conjuntas aunque todas o varias categorías contasen con el mínimo (12) de vehículos autorizados a tomar la salida.

7. - INSCRIPCIONES

7.1. - Los boletines de inscripción deben ser remitidos a la Entidad Organizadora de la prueba, en los plazos establecidos. Los citados boletines deberán ir acompañados de los derechos de inscripción aprobados por la F.A.C.V.

7.2. - Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

a.) Una declaración de que tanto el competidor como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído, comprendido y aceptado el C.D.I. y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables.

b.) La marca del vehículo utilizado.

c.) El modelo del Vehículo y sus características principales.

d.) El nombre del competidor, y su número de licencia.

e.) El(los) nombre(s) del(los) conductor(s), y su(s) número(s) de licencia(s).

7.3. - Los competidores deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las pruebas de que conste el Certamen, rellenando los boletines oficiales de inscripción en su totalidad.

7.4. - Los Organizadores de las pruebas podrán exigir unos derechos de inscripción que no superen los establecidos por la F.A.C.V.

7.5. - Un competidor podrá inscribir a uno o dos pilotos con un mismo vehículo.

7.6. - De conformidad con lo preceptuado en el Art. 3.19.1 del C.D.I., el mismo vehículo no podrá inscribirse más que una sola vez en cada prueba.

7.7. - No se admitirá – excepto autorización expresa de la F.A.C.V. – la inscripción de un mismo vehículo en más de una prueba del mismo meeting.

8. - SEGURO

8.1. - El Organizador de una prueba deberá contratar una póliza de seguro de Responsabilidad Civil de acuerdo con las disposiciones de la F.A.C.V. para el año en curso. Esta póliza estará a disposición de los competidores para poderla examinar si lo desean. Será de aplicación el Art. 8 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V.

8.2. - El seguro de Responsabilidad Civil contratado por el Organizador no afectará a las pólizas de seguro personales tomadas por un competidor o por cualquier participante de la prueba.

8.3. - Los conductores participantes en la prueba no son considerados como terceros entre ellos.

9. - PRUEBAS PUNTUABLES - HORARIOS

9.1. - Entrenamientos

En cada prueba se programará al menos, una manga de entrenamientos libres oficiales, de un mínimo de 20 minutos efectivos, y una manga de entrenamientos oficiales cronometrados, de 35 minutos.

La sesión se dividirá en dos tandas de 15 minutos, participando en la primera de ellas el piloto 1 y en la segunda el piloto 2, en caso de los equipos que disponen de dos pilotos. En caso de contar con un solo piloto, este deberá tomar parte en las dos sesiones.

Se mostrará bandera a cuadros cuando finalice cada tanda de 15 minutos.

9.2. - Las **carreras** podrán ser:

a) Sprint: A un determinado número de vueltas, igual en cada una de las carreras programadas en cada prueba, siendo la distancia a recorrer en cada una de ellas de entre 30 y 60 kilómetros con una duración máxima de la carrera de 30 minutos, debiéndose especificar en el Reglamento Particular de cada prueba el número de vueltas y/o tiempo a completar.

b) Resistencia: con una duración máxima de 50 minutos más 1 vuelta, debiéndose especificar en el Reglamento Particular de cada prueba el tiempo máximo estipulado.

En cada prueba se programarán dos carreras si son al sprint y un máximo de dos si son de Resistencia.

Cada carrera puntuará individualmente para el Campeonato de Aragón de Velocidad 2017.

9.3. - Las parrillas de salida de las carreras quedarán definidas bajo el siguiente criterio:

a) En caso de disputarse dos carreras y una sola sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, la parrilla de salida de la primera carrera quedará conformada con el mejor tiempo obtenido por cada piloto en los entrenamientos oficiales y la de la carrera 2 según la clasificación de la carrera 1.

b) En caso de disputarse dos carreras y dos sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados, la parrilla de salida de la carrera 1 quedará conformada con el mejor tiempo obtenido en la primera sesión de entrenamientos y la de la carrera 2 con el mejor tiempo obtenido en la segunda sesión de entrenamientos.

c) En el caso de que haya dos pilotos en el mismo equipo, cada uno de ellos disputará una de las sesiones de entrenamiento oficial cronometrado, en caso de haber dos sesiones, ocupando la posición en la parrilla de salida de la carrera según el resultado obtenido en los entrenamientos, debiendo disputar la misma serie en carrera que en entrenamientos (primera o segunda).

Si sólo se disputase una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados se tendría en cuenta el mejor tiempo obtenido por cualquiera de los dos pilotos, siendo obligatorio que ambos disputen la tanda.

El piloto denominado "1" disputará la Carrera 1 y el piloto denominado "2" disputará la carrera 2.

En las Verificaciones Administrativas deberá comunicarse de un modo definitivo quienes serán el piloto "1" y el piloto "2".

- d) En caso de que el equipo esté formado por un solo piloto y se disputen dos sesiones de entrenamiento, este disputará las dos tandas de entrenamientos oficiales cronometrados, ocupando en las dos carreras el puesto obtenido en cada una de las sesiones.
- e) En caso de 3 carreras la parrilla de la primera carrera quedará determinada por la posición lograda en la primera sesión de entrenamientos, la de la segunda por la posición lograda en la segunda sesión de entrenamientos y la tercera por la posición conseguida en la segunda carrera.
- f) En caso de 4 carreras la parrilla de la primera y tercera carreras quedará determinada por la posición lograda en la primera sesión de entrenamientos y la de la segunda y la cuarta por la posición lograda en la segunda sesión de entrenamientos.

9.4. - En las carreras de resistencia deberá realizarse como mínimo una parada en Pit Lane para cambio de piloto, con una duración de la misma que deberá estipularse en el Reglamento Particular de la prueba. Esa parada será obligatoria incluso para los equipos formados por un solo piloto.

En el reglamento de la prueba, también deberá reflejarse la ventana durante la cual deberá llevarse a cabo el cambio de piloto.

Ningún piloto podrá conducir más del 60% del tiempo total de carrera, en caso de participar en la prueba con dos pilotos.

Durante el proceso de la parada para cambio de piloto se podrán llevar a cabo labores de repostaje, cambio de neumáticos, reparaciones mecánicas y ajustes del vehículo.

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la vía lenta del Pit Lane que se encuentre frente al box asignado a cada equipo, o en el interior del mismo.

Durante la carrera, en las paradas del vehículo sólo se autoriza la intervención al mismo tiempo de 4 personas. Si el piloto está a bordo del vehículo, no contará entre las 4 personas, siempre que no forme parte activa en la parada del vehículo. La única tarea que puede realizar dicho piloto es ayudar al piloto entrante.

Si un piloto sobrepasa su box antes de haberse parado o a la salida de su box tiene problemas en su vehículo en la vía rápida, no puede volver el coche al box más que siendo empujado con el motor parado, siguiendo las instrucciones de los oficiales de Pit Lane. El incumplimiento de esta norma llevará consigo una penalización.

En las paradas en box o en Pit Lane, el piloto deberá, en todos los casos, parar el motor, el cual podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas y reglajes, pero en ningún caso cuando se esté realizando el repostaje.

El repostaje se efectuará en una zona delimitada ubicada en la parte final del Pit Lane y deberá hacerlo cada equipo por sus propios medios, con un máximo de 3 personas debidamente acondicionadas con mono ignífugo, guantes y sotocasco. Al menos una de ellas tendrá la labor exclusiva de portar un extintor para posibles situaciones de emergencia.

El repostaje no tendrá una duración mínima, ni se limita en número SIENDO OBLIGATORIO EL USO DE PETACAS ó BIDONES equipados con manguera flexible o bombas mecánicas, no estando autorizado el uso de embudos, ni bombas eléctricas.

Se recomienda utilizar una toalla empapada en agua que cubra la mitad de la rueda posterior que queda debajo de la boca de gasolina, con el fin de evitar riesgos en caso de que se derrame gasolina.

La indumentaria de la persona encargada del repostaje y la petaca, podrán ser Verificados en las Verificaciones Técnicas Previas o a lo largo de la prueba.

Queda prohibido bajo pena de DESCALIFICACIÓN circular por la línea de Pit Lane con gasolina.

10. - ANULACIÓN DE UNA PRUEBA.

10.1. - La F.A.C.V. se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor a:

- a) Campeonato de la Comunidad Valenciana de Velocidad y Copa de Velocidad para Vehículos Clásicos (12 vehículos).

11. - NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO.

11.1. - Durante la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por la F.A.C.V. al principio de la misma. El tamaño, forma y color de los números de competición colocados sobre el vehículo deben estar de acuerdo con la normativa de la F.A.C.V. (Art. 12 de las Prescripciones Comunes)

11.2. - El nombre del conductor deberá obligatoriamente ser en letras blancas, de una altura de 10 cm. y en caracteres "Arial" mayúscula, colocadas en la parte inferior de cada una de las ventanillas laterales traseras.

11.3. - Los números de carrera y el nombre del conductor, deberán figurar sobre el vehículo en las verificaciones técnicas preliminares.

12. - OFICIALES.

12.1. - La F.A.C.V. podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- a.) 1 Comisario Deportivo para cada prueba del Meeting, que actuará como Presidente del Colegio.
- b.) 1 Director de Competición.
- c.) 1 Delegado Técnico para cada prueba del Meeting (que podrá ser el mismo).
- d.) 1 Observador /Delegado de Seguridad

12.2. - El Organizador propondrá los siguientes oficiales, y sus nombres serán comunicados a la F.A.C.V. para su aprobación, si procede:

- a.) Los demás Comisarios Deportivos (hasta llegar a 3 por prueba).
- b.) Los Comisarios Deportivos oyentes (máximo 2 por prueba).
- c.) El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- d.) Y todos los oficiales relacionados en el Reglamento Particular.

Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el citado Anexo o en un Complemento al mismo.

12.3. - El Director de Competición y el 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 su aprobación expresa:

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

12.4. - Antes de los entrenamientos oficiales cronometrados (preferentemente el día anterior) se recomienda realizar una reunión en la que deberán estar presentes los siguientes oficiales:

- ✓ Director(es) de competición
- ✓ Director(es) de carrera
- ✓ Presidente(s) de Comisarios Deportivos
- ✓ Delegado(s) Técnico(s)
- ✓ Jefe(s) de Comisarios Técnicos.
- ✓ Responsable/coordinador de comisarios de puestos
- ✓ Responsable de Parques
- ✓ Responsable de Boxes
- ✓ Responsable de cronometraje
- ✓ Secretario del Meeting

Asimismo podrán estar presentes otros responsables (médico, promotor, responsable de seguridad, etc.) si la Dirección de Carrera lo creyera oportuno. En la reunión (cuyo lugar de celebración y hora de comienzo deberá figurar en el Reglamento Particular) deberán analizarse –al menos- las siguientes cuestiones:

- ✓ Aspectos más destacados relacionados con la(s) prueba(s)
El Director(es) de Carrera, expondrá –si los hubiere- los problemas surgidos hasta ese momento, así como el plan de trabajo previsto para el Meeting.
- ✓ El informe último del observador de la F.A.C.V. sobre el Circuito correspondiente Se procederá a estudiar los apartados que merecieron comentarios del observador, al objeto de tomar las medidas oportunas para evitar que vuelvan a producirse.
- ✓ Pruebas de los Certámenes celebrados hasta ese Meeting
Los oficiales permanentes de las distintas pruebas deberán informar –si ha lugar- de cualquier incidencia que se hubiese producido en las anteriores pruebas y que pudiera ser relevante en el Meeting a celebrar ese fin de semana.

12.5. - El Director de Competición o el Director de Carrera deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y en carrera desde

que se muestra el cartel de 5 minutos hasta que el último vehículo pase por la línea de llegada. Asimismo el resto de los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por la Dirección de Carrera.

13. - INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES.

13.1. - Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los competidores por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los participantes y, en cualquier caso, publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

13.2. - Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

13.3. - Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un conductor concreto le será, siempre que sea posible, comunicada inmediatamente y por escrito al mismo. Asimismo, los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición de los otros participantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

13.4. - El conductor o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

13.5. - Las instrucciones oficiales se transmitirán a los conductores mediante las señales previstas por el C.D.I., debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 cm. y las rojas y de cuadros de 90 x 110 cm. Los competidores no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

13.6. - Las señales transmitidas a los conductores mediante las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación.

13.7. - La presentación de una o más banderas amarillas indican la presencia de un peligro en la pista o en sus inmediaciones. En consecuencia, los conductores deberán necesariamente aminorar su velocidad estando preparados para cambiar su dirección o parar, estando taxativamente prohibido adelantar a otros participantes.

Cualquier conductor que no reduzca de forma clara su velocidad en presencia de bandera amarilla será sancionado por los Comisarios Deportivos, como mínimo, con la anulación de su mejor tiempo de vuelta conseguido por él durante esa sesión de entrenamientos además de la vuelta realizada en situación de bandera amarilla.

Esta misma infracción cometida en carrera será sancionada con un "Drive Through" o adición de tiempo al final de dicha carrera a criterio de los Comisarios Deportivos.

En casos cuya gravedad así lo requiera, tanto en entrenamientos como en carrera, podrá llegar hasta la exclusión de la prueba, a juicio de los Comisarios Deportivos.

13.8. - Cuando se muestre la bandera roja todos los conductores deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al Pit Lane, (o lugar previsto por el Reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

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

14. - SANCIONES.

14.1. - Los Comisarios Deportivos pueden infligir tanto las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan – a su exclusivo criterio – en virtud del C.D.I.. Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Carrera y/o Competición.

14.2. - "Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más conductores, o la acción de un conductor que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- ✓ Suponga la interrupción de la carrera en aplicación del presente Reglamento.
- ✓ Constituya una violación del Reglamento o del C.D.I..
- ✓ Adelante la salida o provoque una salida nula.
- ✓ Provoque una colisión evitable.
- ✓ Empuje a un conductor fuera de la pista.
- ✓ Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro conductor.
- ✓ Entorpezca ilegítimamente a los otros conductores durante un adelantamiento.

- ✓ Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- ✓ En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del automóvil o las competiciones.

14.3. - Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué conductor(s) está(n) implicado(s) en el mismo.

14.4. - Si un conductor está implicado en una colisión o en un "Incidente", no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo de los Comisarios Deportivos, siempre que haya sido informado por ellos en los 30 minutos siguientes a la finalización de la carrera.

14.5. - Los Comisarios Deportivos podrán infligir una de las siguientes sanciones a cualquier conductor implicado en un "Incidente":

- a.) Amonestación.
- b.) Multa en metálico.
- c.) Penalización de paso por Pit Lane o de tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- d.) Exclusión.

14.6. - Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Tribunal de Apelación y Disciplina de la F.A.C.V. sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

14.7. - El Tribunal de Apelación y Disciplina de la F.A.C.V. podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la F.A.C.V.

14.8. - Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales llevarán consigo la anulación del tiempo conseguido por el conductor en cuantas vueltas se estime oportuno, pudiendo, a juicio de los Comisarios Deportivos, en casos cuya gravedad así lo requiera llegar hasta la exclusión de la prueba.

No obstante lo anterior, los Comisarios Deportivos podrán aplicar, a su exclusivo criterio, las siguientes penalizaciones:

- a.) Si un participante ha cometido una infracción en entrenamientos oficiales, podrá ser aplicada una penalización en tiempo a sumar al conseguido en carrera.
- b.) Asimismo podrá aplicarse una penalización de Drive Throug o de Stop & Go en la carrera. Las sanciones antes reseñadas, deben establecerse indicando el momento de su aplicación (como norma habitual en las tres primeras vueltas de la carrera).
- c.) A las penalizaciones que consistan en una cantidad de tiempo a acumular al realizado por un conductor, o en una pérdida de los mejores tiempos realizados en una o varias vueltas, o en una pérdida de puestos en la clasificación de una sesión de entrenamientos o de una manga clasificatoria determinante del orden de salida o del derecho a participar en otra manga clasificatoria o en una carrera final posterior, dentro de un mismo meeting, y siempre que no sean los supuestos establecidos en el Art. 12.2 del CDI, los Comisarios Deportivos deberán aplicar la siguiente norma:

Si la aplicación efectiva de este tipo de penalizaciones quedase en suspenso como consecuencia de la manifestación de la intención de apelar del interesado afectado; una vez que la sanción resultare efectiva y aplicable, -ya sea porque finalmente no se llegue a interponer en tiempo y forma la apelación anunciada, o por resultar ésta expresamente desestimada por resolución firme del órgano competente-, la sanción será aplicada -de hecho- de la siguiente forma:

- 1./ En primer lugar, se aplicará y computará la penalización sobre la clasificación final de la sesión o manga clasificatoria en la que se produjo el incidente que la motivó, y se establecerá una clasificación revisada.
- 2./ Si la nueva posición que ocupe el interesado en la clasificación revisada, implicase que este no habría tenido derecho a participar en otra manga clasificatoria o carrera del mismo meeting, el conductor afectado será excluido de la clasificación final de todas las mangas clasificatorias o carreras posteriores del meeting, cuyo derecho a participar en las mismas hubiese resultado afectado por la aplicación de la penalización impuesta en la sesión o manga en la que se produjo el incidente.
- 3./ Si la nueva posición que ocupe el interesado en la clasificación revisada, implicase que este sí habría tenido derecho a participar en otra manga clasificatoria o carrera posterior del mismo meeting, pero tomando la salida desde una posición distinta en la parrilla, se estará a lo siguiente:

3.a./ Si la penalización consistía en una cantidad de tiempo a acumular al tiempo de referencia realizado por el conductor en la vuelta determinante de la parrilla o en la clasificación de la manga clasificatoria, esta misma cantidad de tiempo se añadirá al realizado por el conductor en las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras, del mismo meeting, posteriores a aquella en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, y se modificarán -en consecuencia- las clasificaciones finales de todas ellas.

3.b./ Si la penalización consistía en una pérdida de posiciones en la parrilla de salida de una manga clasificatoria o de una carrera, el conductor afectado perderá el mismo número de posiciones en las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras, del mismo meeting, posteriores a aquella en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, cuyas clasificaciones deberán ser también modificadas en consecuencia.

4./ Si como resultado de las modificaciones de las clasificaciones llevadas a cabo en aplicación de las normas del "apartado 3" anterior, se diera el caso que el conductor afectado llegase a perder el derecho a participar en una siguiente manga clasificatoria o carrera, será de aplicación lo dispuesto en el "apartado 2", y el afectado será excluido de las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras cuyo derecho a participar en ellas se hubiese visto afectado por la aplicación de la penalización.

14.9. - 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 Deportivos la 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.

14.10. – Penalizaciones en tiempo.

En el caso de que los Comisarios Deportivos decidieran imponer una penalización de Paso por Pit Lane (Drive Through) o de tiempo (Stop & Go), se aplicará el procedimiento siguiente:

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 conductor no deberá cubrir más de una vuelta completa antes de entrar en el Pit Lane.

c.) Definiciones:

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

c.2) Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el conductor 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 conductor 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 & 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.

d) En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stops & 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 conductor ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.

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

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

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

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

14.11. - Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los Art. 12.11 y 12.12 del Código Deportivo Internacional.

15. - ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

15.1. - Los entrenamientos privados vienen definidos en los Art . 9.3 y 16 del Anexo "H" y son realizados sobre la base de un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

16. - CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

16.1. - Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos y órdenes desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit Lane y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

16.2. - En todos los certámenes puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la Comunidad Valenciana es obligatorio que todos los vehículos vayan provistos de un "transponder" de cronometraje automático. El promotor/organizador del deberá consensuar con la F.A.C.V. el modelo del mismo al objeto de que éste sea compatible con los sistemas de cronometraje de los circuitos donde se celebren las pruebas.

16.3. - La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del competidor.

16.4. - PASAPORTE TÉCNICO

No existe pasaporte Técnico.

16.5. – DELEGADO TÉCNICO

Según el Art. 19 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V., para 2.017.

16.6. – VEHICULOS

Es de aplicación para los Turismos, el Art. 252 del Anexo "J" del CDI, en sus apartados:

2.1. - Altura del suelo

3.6. - Escape y silencioso

Se establece adicionalmente que el ruido producido por el vehículo no puede superar los 90 dB a 6300 rpm o tres cuartos del régimen máximo en caso de ser inferior. Esta medida se realizara a una distancia de 0,5 metros y a un ángulo de 45º con relación al punto de salida del escape.

3.7. - Puesta en marcha a bordo.

4. - Transmisión

5. - Suspensión

6. - Ruedas.

Número de ruedas: Cuatro.

Emplazamiento: Las ruedas completas han de estar al exterior de la carrocería, visto el vehículo por encima y con el dispositivo aerodinámico posterior fuera.

Dimensiones: La anchura máxima de las ruedas completas será:

Clase III: Delantera: 6" Trasera: 8"

Clase IV: Delantera: 8" Trasera: Diámetro de la llanta, máximo 15".

La medida de ancho máximo de la rueda completa será efectuada con la rueda montada en el vehículo en estado de marcha, reposando este sobre todas las ruedas, con el conductor equipado a bordo y estando el neumático hinchado a su presión normal de utilización.

Esta medida será tomada en cualquier punto de las caras del neumático o de la llanta, excepto en la zona de contacto con el suelo.

Marca y tipo de neumático: Libres. A la presentación del cartel "PISTA MOJADA" los conductors tendrán la libertad de escoger el tipo de neumático.

Neumáticos múltiples: El montaje de neumáticos múltiples sobre una misma llanta está autorizado.

Fijación de las ruedas: En caso de fijación de la rueda por tuerca central, un resorte de seguridad deberá colocarse sobre esta durante toda la prueba y deberá sustituirse después de cada cambio de ruedas. Estos resortes estarán pintados de rojo o amarillo. Alternativamente cualquier otro sistema autorizado por FIA podrá utilizarse.

Dirección: Libre, pero no se autorizan cuatro ruedas directrices.

Válvulas de sobre-presión: Las válvulas de sobre-presión están prohibidas.

Esta prohibida la utilización de neumáticos slick nuevos en carrera. Están prohibidos los neumáticos de calificación o de componentes especiales, cuestión que haría aumentar los costes.

Están prohibidos los calentadores de neumáticos.

Para la vigilancia de esta normativa, el Comité Organizador podrá obligar a todos los participantes a marcar los neumáticos que se vayan a utilizar.

No está limitado el número de neumáticos a utilizar y marcar, en su caso, y se podrán utilizar neumáticos marcados en cualquiera de las pruebas.

7.3. - Habitáculo.

9.1. - Carburante.

Localización de las canalizaciones: Las canalizaciones que contengan carburante no podrán pasar a través del habitáculo, a excepción de aquellas que respondan a normas de aviación y estén provistas de rúcores de aviación.

Especificaciones de las canalizaciones: Las canalizaciones de carburante deberán cumplir las especificaciones contempladas en el Art. 253.3.2 del Anexo "J" de la FIA.

Depósitos de carburante: Los depósitos situados en el exterior del chasis deberán estar conformes con las normas FIA, especificación FT3, Art. 253.14 del Anexo "J".

Los depósitos situados dentro de la protección del chasis, revestidos de una protección contra incendios, son admitidos, siempre que la carrera sea de menos de 70 Km de recorrido total. La capacidad máxima del depósito será de 40 litros, excepto si el depósito responde a las normas FT3.

Lo especificado en el presente punto deberá poder comprobarse en el vehículo de una forma simple y rápida.

Estructura deformable: Los depósitos de seguridad situados en el exterior del chasis deberán de estar protegidos por una estructura deformable tipo sándwich de al menos 10 mm. de grosor, construida a base de hojas metálicas de un grosor mínimo de 1,5 mm y máximo de 2 mm. Lo especificado en el presente punto deberá poder comprobarse en el vehículo de una forma simple y rápida.

Orificios de llenado. Tapones: Los orificios de llenado y los tapones no sobresaldrán de la carrocería y estarán resguardados de puntos vulnerables en caso de accidente.

El tapón estará concebido de manera que asegure un cierre efectivo, reduciendo los riesgos de abertura accidental en caso de un choque violento.

Sistema de carburante: Ninguna parte del vehículo que contenga carburante podrá estar situada a más de 55 cm. del eje longitudinal del vehículo.

10. - Frenos

16.8.- Los vehículos sobrealimentados multiplicarán su cilindrada por los siguientes coeficientes:

Para vehículos Diesel: 1.5
Para el resto de vehículos: 1.7

Es decir, si un vehículo Diesel tiene una cilindrada de 1998 c.c., $1998 \times 1.5 = 2997$ c.c. y la cilindrada resultante será la tenida en cuenta para determinar a qué Clase corresponde.

16.9.- Todos los vehículos participantes en la Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad de Vehículos CM deberán cumplir y estar conformes con el Reglamento de la Copa de España para Vehículos CM, excepto el segundo párrafo del Artículo 5.1.1., relativo a los anillos restrictores del caudal de aire, que es libre.

16.10. - Todos los vehículos, ya sean Turismo o CM, deberán estar conformes al Art. 253 del Anexo J del CDI.

17. - DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES.

17.1. - La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba.

17.2. - En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

17.3. - Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo.

Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los boxes, deberá contar con el permiso expreso de la Organización.

17.4. - 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 Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

17.5. - Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit Lane y Pista.

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

17.7. - Toda persona relacionada de algún modo con cualquier competidor inscrito que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, o dentro del Pit Lane, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo.

17.8. - 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 se esté desarrollando en ese momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada competidor.

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

17.10. - 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 competidor.

17.11. - Todo el material – incluidos los neumáticos – deberá estar en el interior de los boxes.

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

18. - DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

18.1. - Es obligatorio que todos los conductores que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las pruebas del Campeonato de la Comunidad Valenciana de Velocidad en Circuito, lleven siempre la vestimenta ignífuga completa y casco homologados de acuerdo con lo establecido en el Anexo L del Código Deportivo Internacional y con el Art. 13.4 apartado a) de las prescripciones Comunes de la F.A.C.V para 2.017.

18.2. - 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.

18.3. - 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.

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

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

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

18.6. - Está prohibido empujar un vehículo en Pit Lane, a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada.

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

18.8. - Un conductor no puede en ningún caso empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Comisarios.

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

18.10. - Los vehículos que abandonen el Pit Lane no podrán traspasar ninguna línea blanca continua pintada a la salida del Pit Lane con intención de separar a los vehículos que abandonen el mismo de los que circulan normalmente por la Pista, salvo en casos de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

18.11. - Asimismo entrar en la zona de desaceleración traspasando la línea continua de separación con la pista está prohibido.

18.12. - El conductor 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.

18.13. - Está totalmente prohibido a los conductores conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de exclusión.

18.14. - Durante los entrenamientos y la carrera, los conductores deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito.

18.15. - En particular está prohibido:

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

b.) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el Art. 31.13.

c.) Las sanciones por incumplimiento de este artículo están previstas en el Anexo I de este Reglamento, pudiendo llegar, a la exclusión de la prueba si entraña peligro inminente para otros participantes, con independencia de que sea la primera o la segunda vez que se realice.

18.16. - Durante la carrera, un vehículo que se encuentra sobre la pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro vehículo cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el conductor debe ceder el derecho de paso al otro vehículo, ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

18.17. - Si el conductor del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los comisarios deberán señalarle el hecho por medio de la bandera azul, advirtiéndole así que otro conductor quiere sobrepasarle, debiendo respetar la bandera azul señalizada.

18.18. - Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida pueden ser negociadas por los conductores como deseen mientras se mantengan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada con la anulación de tiempos de entrenamientos o con una penalización en tiempo, a criterio de los Comisarios Deportivos.

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

18.20. - Aquellos conductores que efectúen más de un cambio de dirección sobre la pista para evitar ser adelantados por otro conductor podrán ser sancionados, pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

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

18.22. - La penalización infligida a los conductores que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la exclusión.

18.23. - La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista), podrá entrañar la exclusión de la carrera de los conductores en cuestión.

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

Si el conductor no es capaz de sacar el vehículo de una posición peligrosa, será el deber de los Oficiales de Pista ayudarle, 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 siguientes:

a.) En entrenamientos, con la anulación de los tiempos que los CC.DD. estimen oportunos y que –como mínimo- serán los que pudiera hacer después del rescate.

b.) En carrera, Exclusión.

Si la asistencia de los oficiales de pista es necesaria para recuperar un vehículo parado, sin la intervención de asistencia mecánica externa, se sancionará a criterio de los Comisarios Deportivos.

18.25. - Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.

18.26. - 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.

18.27. - Ningún conductor 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.

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

18.29. - 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 conductor y las herramientas transportadas a bordo de su vehículo, tanto en entrenamiento como en carrera.

19. - VERIFICACIONES.

19.1. - 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.

19.2. - 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).

19.3. - Los competidores 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.

19.4. - Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

a.) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un competidor 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 competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

d.) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

19.5. - Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada prueba de un Meeting. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular.

20. - VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

20.1. - Durante las verificaciones administrativas preliminares, los competidores deberán tener disponibles todas las licencias y documentos exigidos.

20.2. - En el primer Meeting en que participe un competidor o conductor, los oficiales designados verificarán todos los documentos, incluidos licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc. En este meeting, obligatoriamente, se deberá presentar una fotocopia de la licencia de competidor y conductor(s), que se adjuntará a la ficha de seguimiento.

20.3. - En las restantes pruebas del Certamen, los competidores y conductores únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Ficha de Seguimiento para dar fe de su presencia en el meeting.

20.4. - Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún competidor / conductor que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en entrenamientos ni carrera.

21. - VERIFICACIONES TÉCNICAS.

21.1. - 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 competidores.

21.2. - El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.

21.3. - 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.

21.4. - 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.

21.5. - 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 o,

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.

21.6. - 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.

21.7. - 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.

21.8. - Las verificaciones técnicas finales de la carrera deberán realizarse en presencia del competidor del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del competidor 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 competidor o su representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

21.9. - 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 competidor o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del competidor 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.

21.10. - En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera 2 entrenamientos y/o 2 carreras en el mismo Meeting y un competidor 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 competidor 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.

21.11. - Cuando el Reglamento del Certamen establezca 2 entrenamientos y/o 2 carreras en el mismo Meeting, en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda sesión de entrenamientos o la segunda carrera, el competidor acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación conlleva la exclusión de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.

21.12. - 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.

22. - NEUMÁTICOS.

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

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

22.3. - Está prohibido el uso y/o mera presencia de calentadores de ruedas o de cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de los mismos, durante toda la duración del Meeting, salvo que el Reglamento del Certamen expresamente lo autorice.

22.4. - La limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carrera y su forma de verificación y marcaje durante la prueba estará prevista, si existiese tal limitación, en los Reglamentos del Certamen correspondiente.

- Campeonato de Velocidad: Libre.
- Copa de Vehículos Clásicos: Libre.

22.5. - El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado.

22.6. - 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.

22.7. - Durante el/los entrenamiento(s) y la(s) carrera(s), sólo podrán encontrarse en los boxes los neumáticos marcados para el meeting.

22.8. – Situación de pista mojada.

22.8.1.- En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Competición o de Carrera, la elección de neumáticos es libre.

22.8.2.- La utilización simultánea de neumáticos slick y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, esta prohibido en cualquier circunstancia.

22.8.3.- Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se estará a lo dispuesto en los Art. 28.11., 31.16., y 34.3 y 4 respectivamente de este reglamento.

22.9.- El Director de Carrera, así como el competidor afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos.

23. - PESO.

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

24. - PROCEDIMIENTO DE PESAJE.

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

24.2. - El peso de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en los Reglamentos del Certamen correspondiente.

La báscula aprobada por la F.A.C.V. será la única cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de 3 kg.

24.3. - En los casos en los que estos Reglamentos no contemplen un procedimiento de pesaje, el peso de cualquier vehículo podrá ser verificado al final y/o en cualquier momento de los entrenamientos o carrera, a requerimiento de los Comisarios Deportivos.

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

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

24.6. - Los resultados del pesaje, así como la hora y la fecha en las que ha tenido lugar, serán entregados, por escrito, al conductor al finalizar la operación.

24.7. - Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar la exclusión del vehículo afectado o la anulación de los tiempos de entrenamiento. Lo Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

25. - CARBURANTE.

25.1. - Para participar en los entrenamientos y las carreras, es obligatoria la utilización de la gasolina oficial suministrada por la F.A.C.V. en los circuitos correspondientes.

25.2. - La utilización de gasolina diferente de la oficial entrañará la exclusión de la prueba.

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

25.4. - En todos los meetings se comunicará a los competidores la instalación de una oficina para la adquisición de vales para canjear por gasolina en el camión cisterna oficial, cuya ubicación también será debidamente comunicada.

25.5. - El precio de los vales y el horario para la compra y suministro de gasolina será publicado en el tablón de anuncios de la prueba.

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

25.7. - El suministro de gasolina se hará preferentemente en bidones.

25.8. - Los vales no utilizados para una prueba serán utilizables en la siguiente, previo paso por la oficina para su sellado y control.

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

25.10. - De existir una cantidad menor se aplicarán las siguientes sanciones:

a.) Después de entrenamientos implicará la anulación de los tiempos de entrenamientos

b.) Después de la carrera, supondrá la exclusión de la misma.

25.11. - La gasolina suministrada estará identificada para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo.

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

25.13. - Durante el transcurso de los entrenamientos oficiales y la carrera, los Comisarios Técnicos podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los vehículos participantes, para verificar, en primera instancia, su concordancia con la muestra oficial y su posible análisis posterior.

25.14. - La toma de muestras de combustible se realizará tomando 4 muestras de 1 litro en los bidones oficiales que serán debidamente identificados y precintados según el procedimiento usado para el marcaje de piezas a retener. El primer bidón servirá para la verificación in situ y los otros 3 para el análisis posterior en un laboratorio. De estas muestras una se enviará a analizar al laboratorio, otra se entregará al competidor afectado y la tercera quedará en poder de la F.A.C.V. para un posible contra-análisis.

25.15. - El laboratorio reconocido por la F.A.C.V. que recibe la muestra para analizar está autorizado a romper los precintos, si los detalles concernientes al precintaje están descritos en el informe oficial.

25.16. - Si el resultado del análisis es conforme, la F.A.C.V. comunicará los resultados oficialmente a todas las partes.

25.17. - Si el resultado sobrepasa la tolerancia de la Norma ASTM D3244, se comunicará al competidor afectado quien, en caso de desacuerdo, deberá enviar en el plazo de 3 días su muestra a un laboratorio de su elección reconocido por la F.A.C.V. Así mismo, debe tenerse en cuenta lo establecido en el Art. 13.5. j) de las Prescripciones Comunes.

25.18. - En caso de desacuerdo entre los análisis y si los resultados sobrepasan las tolerancias definidas para dos análisis, la F.A.C.V. enviará su muestra a un laboratorio reconocido a su elección.

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

Los artículos 25.1 a 25.8 y 25.11 a 25.13 sólo se aplicarán cuando sea posible suministrar gasolina oficial.

26. - PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES.

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

26.2. - 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 conductor 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.

26.3. - 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 conductor está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

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

26.5. - 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 competidor.

26.6. - Si un conductor 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.

26.7. - En un meeting en el que se celebren varias pruebas, los competidores 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.

26.8. - 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. Queda terminantemente prohibido circular marcha atrás o en sentido contrario por el Pit Lane, bajo pena de sanción.

27. - BRIEFING

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

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

27.3. - Los competidores son responsables de la asistencia o no de sus conductores al Briefing.

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

27.5. - Antes de empezar el Briefing, cada conductor y competidor (o representante nombrado) deberán recibir documentación específica de la prueba (Datos del Circuito, Plano del Circuito, Horarios Definitivos, etc.)

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

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

28. - ENTRENAMIENTOS OFICIALES (libres, cronometrados y Warm Up)

28.1. - Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:

a.) **Entrenamiento Libre:** Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y conductores autorizados a tomar parte en el meeting. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.

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

c.) **Warm Up:** Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte los conductores calificados para la carrera. Éste entrenamiento está reservado, y siempre bajo autorización de la F.A.C.V., a los Certámenes con rango mínimo de Campeonato de la Comunidad valenciana.

28.2. - Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados de una duración mínima efectiva de 35 minutos por carrera. La sesión se dividirá en dos tandas de 15 minutos, participando en la primera de ellas el piloto 1 y en la segunda el piloto 2, en caso de los equipos que disponen de dos pilotos. En caso de contar con un solo piloto, este deberá tomar parte en las dos sesiones.

Se mostrará bandera a cuadros cuando finalice cada tanda de 15 minutos

28.3.- Ningún conductor podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y haber realizado un tiempo que le califique, excepto los casos contemplados en el Art. 30.3.

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

28.5.- Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los Boxes, como en Pit Lane y en la Pista, así como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante la carrera.

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

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

28.8.- Si el número de vehículos clasificados en los entrenamientos oficiales cronometrados es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, se designarán dos suplentes en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos. Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera (excepto lo establecido en el Art. 30.3).

28.9.- Cualquier infracción cometida por un conductor o su competidor durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

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

28.11.- Si el número de vehículos inscritos en alguna prueba superase el número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos, se organizarán tantas mangas de entrenamientos como fuere necesario dividiendo a los vehículos según determinen los reglamentos Deportivos Particulares o, en los casos no previstos, según el criterio, del Organizador, con el acuerdo de la F.A.C.V..

28.12.- Con el fin de evitar las posibles diferencias de condiciones de entrenamiento que pudieran presentarse cuando se celebren 2 o más mangas, y si no existe norma específica al respecto en el Reglamento Deportivo Particular correspondiente, se clasificarán para tomar parte en la carrera el mismo número de vehículos de cada una de las mangas de entrenamiento.

28.13.- 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 a 2 horas.

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

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

29. - INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS.

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

29.2. - La decisión de parar la carrera o 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 (en el caso de ser nombrado).

29.3. - El Director de Carrera puede interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario, para despejar la pista o permitir la retirada de un vehículo. Salvo imposibilidad manifiesta este tiempo deberá ser recuperado, al menos para cumplir los mínimos de entrenamientos oficiales cronometrados.

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

29.4. - En el caso 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 conductores admitidos a la salida.

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

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

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

29.6.- Neutralización de los entrenamientos "Full Yellow"

En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Carrera o los Directores Adjuntos lo consideren oportuno, declararán la sesión neutralizada (Full Yellow).

Se aplicará el siguiente procedimiento:

- El Director de Carrera pondrá en la línea de información de la pantalla de cronometraje, sesión neutralizada (Full Yellow).
- Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito.
- Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de Full Yellow no serán tenidos en cuenta.
- Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de Full Yellow, le será aplicada la sanción establecida en el Anexo 1.

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

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

29.7.- Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el circuito, se hace necesario detener (bandera roja) o neutralizar (Full Yellow, Safety Car) los entrenamientos o la carrera respectivamente, el piloto del vehículo que haya causado el incidente podrá ser penalizado de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo I.

En el caso de que un incidente implique a más de un vehículo, y los Comisarios Deportivos concluyan que algún piloto no tenga responsabilidad directa en el mismo, los Comisarios Deportivos podrán decidir no penalizarle.

30.- LA PARRILLA DE SALIDA.

30.1. - Al final de la(s) sesión(es) de entrenamiento(s) oficial(es) cronometrado(s) se publicará,

a.) en el caso de dos sesiones, una clasificación de cada sesión con el mejor tiempo de cada conductor, firmada por el Director de Carrera.

b.) en el caso de una única sesión, una clasificación con el mejor tiempo, así como el segundo mejor tiempo obtenido por cada conductor y firmada por el Director de Carrera.

30.2. - Si, de acuerdo con lo establecido en los Art. 28.11 y 28.12, se han celebrado 2 o más mangas de entrenamientos, y siempre que no existiese norma específica al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, la lista de vehículos estará compuesta por el mismo número de vehículos procedentes de cada manga de entrenamientos y los suplentes contemplados en el Art. 28.8 procederán uno de cada manga.

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

a.) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.

b.) Que los conductores ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, etc.)

c.) Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

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

30.5. - La parrilla de salida definitiva será publicada 1 hora antes de la carrera 1 y 30 minutos antes de la hora oficial de salida de la carrera 2 y las siguientes en caso de realizarse. Cualquier competidor 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 antes de este momento. Si se retiraran 1 ó más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

Todo participante que se retire del meeting sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera será sancionado de acuerdo con lo previsto en este Reglamento.

30.6 - La parrilla de salida oficial de cada carrera será formada en función de lo siguiente:

- a.) Si se celebra una única sesión de entrenamientos cronometrados,

Al final de la sesión se publicará una clasificación, firmada por el Director de Carrera, con el mejor tiempo, así como el segundo mejor tiempo obtenido por cada conductor.

Esta única sesión determinará la parrilla de la primera carrera y la parrilla de la segunda carrera.

El mejor tiempo obtenido por cada conductor determinará el orden de salida para la 1ª carrera y el segundo mejor tiempo obtenido por cada conductor determinará el orden de salida para la 2ª carrera.

En el caso del conductor que solo tuviera un tiempo, es decir, que solo hubiere realizado una vuelta completa, este tiempo será el mismo a tener en cuenta para las parrillas de las dos carreras.

b.) Si se celebran dos sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados,

Al final de cada sesión se publicará una clasificación con los mejores tiempos de cada conductor, firmada por el Director de carrera.

Con la clasificación de la primera sesión de entrenamientos cronometrados, se confeccionará la parrilla para la primera carrera y la clasificación de la segunda sesión de entrenamientos cronometrados, se confeccionará la parrilla para la segunda carrera.

30.7. - La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada conductor teniendo en cuenta los de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y de la forma descrita en el artículo anterior, salvo los casos especiales contemplados en los Reglamentos Particulares. Si 2 ó más conductores obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

30.8. - El conductor que obtenga la primera posición de la parrilla tomará la salida de la carrera en la posición de la parrilla marcada como "Pole Position" en cada circuito o, en un nuevo circuito, aquella que haya sido designada como tal por la F.A.C.V..

30.9. - El resto de la parrilla de salida, excepto en los casos especiales antes mencionados, se formará de acuerdo con los siguientes criterios:

a.) En los casos de una sola manga de entrenamientos oficiales cronometrados para cada carrera, el segundo puesto y sucesivos serán ocupados por el 2º clasificado y sucesivos de los entrenamientos oficiales cronometrados.

b.) En los casos de una sola sesión de entrenamientos oficiales cronometrados para las dos carreras, en la primera carrera el segundo puesto será ocupado por el 2º clasificado de la clasificación de mejores tiempos de cada conductor y así sucesivamente. En la segunda carrera el segundo puesto será ocupado por el 2º clasificado de los segundos mejores tiempos y así sucesivamente.

b.) En los casos de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados para la misma carrera, excepto que existiese una norma específica distinta al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, el 2º puesto de la parrilla será ocupado por el conductor que haya realizado el mejor tiempo en la otra manga donde no hubiera entrenado el Pole Position. El 3er. puesto de la parrilla será ocupado por el 2º clasificado del grupo donde hubiera entrenado el conductor clasificado para la Pole Position, y el 4º puesto de la parrilla por el 2º clasificado de la otra manga y así sucesivamente.

c.) En los casos de más de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados para clasificarse a 1 sola carrera se aplicará un criterio análogo al descrito en el apartado b).

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

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

Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá del Pit Lane.

31. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO.

31.1. - 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.

31.2. - Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos.

Únicamente, para las pruebas de resistencia (más de 6 horas), la F.A.C.V. podrá autorizar un procedimiento más largo, de 15 ó 30 minutos.

31.3. - Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

31.4. - Todo participante que haya realizado una falsa salida será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con la penalización prevista en este Reglamento, pudiendo elevar los Comisarios Deportivos la sanción en caso de que lo entiendan conveniente por las circunstancias que concurren en el caso concreto.

31.5. - 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.

31.6. - 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 pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados. SEÑAL DE 10 MINUTOS: Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicara que la luz verde se encenderá en 10 minutos.

31.7. – La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante los siguientes procedimientos.

31.7.a.- Procedimiento con paneles

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.

31.7.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 ira 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 apagara el segundo par de luces rojas.
- Señal de 1 minuto: se apagara el tercer par de luces rojas.
- Señal de 15 segundos: se apagara el cuarto par de luces rojas.
- Inicio de vuelta de formación: se apagara el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

31.8. - 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. 31.14.

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 saldrá desde el último lugar de la Parrilla o desde el Pit Lane.

31.9. - 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 conductores, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV – deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.

31.10. - 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 mecánica exterior en los vehículos de parrilla.

c.) Los motores serán puestos en marcha con los conductores al volante.

d.) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

31.11. - 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 conductor 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 situaran junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los conductores que lleguen por detrás.

31.12. - 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 conductor en "Pole Position". Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los conductores 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 indicara mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.

b.) Cualquier conductor 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 conductor 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 conductores. En este caso, los conductores no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.

e.) Un conductor 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 conductores 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 conductor 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.

h.) Una penalización en tiempo será impuesta a todo conductor que, a criterio de los Comisarios Deportivos, haya adelantado sin necesidad a otro conductor durante la vuelta de formación.

31.13. - 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.

31.14. - Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 31.8 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.

31.15. - 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.

31.16. - 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 conductor que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será sancionado de acuerdo con lo establecido en este reglamento.

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.

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

31.18. - Cualquier infracción contra las disposiciones del presente Reglamento, relativa al procedimiento de salida será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

32. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA.

32.1. - La parrilla tendrá una formación escalonada 1x1.

32.2. - La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

32.3. - 5 minutos antes de la salida (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado 32.10), el Safety Car, con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane. Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar del panel de 5 minutos se encenderán las luces correspondientes en el semáforo de salida.

32.4. - Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Un Comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estárter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo. Si el procedimiento utilizado es el de luces, una vez que se muestre la bandera verde al final de la parrilla, el starter iniciará el procedimiento: se encenderá cada segundo una de las 5 luces del semáforo. Cuando estén todas encendidas, la salida se dará apagando todas las luces rojas del semáforo.

Todo conductor que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado de acuerdo con lo indicado en el Anexo I de este Reglamento. Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el conductor será llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

32.5. Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:

Si un vehículo tiene un problema que puede hacer peligrar la salida, su conductor puede indicarlo rápidamente, y el Comisario de Parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla.

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, mostrará bandera roja y un panel indicativo de "Vuelta de Formación Adicional", ocho segundos después agitará la Bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema. Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrara el panel de vuelta de formación adicional. 8 segundos después se encenderán las luces verdes del semáforo, y los vehículos que puedan hacerlo completaran una vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causante(s) del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al Pit-Lane, y su lugar e la Parrilla quedará vacante.

El equipo de dicho vehículo puede en Pit-Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el Pit-Lane.

Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el Pit-Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

32.6. - No obstante lo anterior, si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación y el Director de Carrera decide que la Salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores, se seguirá el siguiente procedimiento:

Si la luz roja no ha sido aún encendida, el Director mostrara una bandera roja, dejando luz roja encendida y sacara un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o STARTDELAYED.

En este caso, los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta. Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrara el panel de salida retardada o start delayed.

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que su vehículos puedan hacerlo.

Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un Oficial con una bandera amarilla se situará prudencialmente delante del vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En este momento el vehículo puede arrancar, teniendo en cuenta los procedimientos del Artículo 31.12. y su lugar de parrilla quedará vacante.

Si varios conductors se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la parrilla respetará el orden de su posición relativa en la parrilla anterior.

32.7. - En el caso en que sea necesario aplicar el Art. 32.6, la prueba contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.

32.8. - Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el Art. 32.6.

32.9. - Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida el Art. 18.24. no será aplicado y los comisarios de pista deben empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor. Si después de varias tentativas, el vehículo no se pone en marcha, los comisarios de pista lo empujarán hasta Pit Lane por el acceso más práctico, donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.

32.10. - Bajo circunstancias excepcionales, el procedimiento de salida parada podrá realizarse con un vehículo de seguridad. En este caso, cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el vehículo de seguridad encenderá sus luces destellantes amarillas. Esta es la señal que indicará a los conductores que la salida será dada tras el vehículo de seguridad. Cuando se encienda la luz verde, el vehículo de seguridad abandonará la parrilla con el resto de los vehículos siguiéndolo a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. No habrá vuelta de formación y la salida será dada cuando el líder cruce la línea de salida por primera vez.

Está permitido el adelantamiento, sólo durante la primera vuelta de actuación del Vehículo de Seguridad, cuando un vehículo se retarda al abandonar la parrilla y el resto de los vehículos no pueden evitar el adelantamiento sin retrasar al resto de la parrilla de forma indudable. En este caso los conductores podrán únicamente adelantar para restablecer el orden original de salida.

Todo conductor retrasado en salir de su puesto en la parrilla de salida, y que hubiera permanecido inmóvil cuando el resto de los vehículos haya cruzado la línea de salida, no podrá adelantar a otro vehículo en movimiento y deberá formar al final del grupo, en el orden en que abandonaron la parrilla.

Una penalización en tiempo podrá ser impuesta a todo conductor que, en opinión de los Comisarios Deportivos, hubiera adelantado innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

33. - PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA.

33.1. - La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2x2.

33.2. - Cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el "leading car" o vehículo de lanzamiento, encenderá sus luces destellantes amarillas.

33.3. - Con la pancarta de 15" el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

33.4. - Tras la pancarta de 15" se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento.

33.5. - Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

33.6. - Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.

33.7. - 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.

33.8. - 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. En caso contrario, el Pole Position será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos.

33.9. - Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.

33.10. - Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

33.11. - 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.

34. - CARRERA

34.1. - Durante la carrera los conductores 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.

34.2. - 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.

34.3. - 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 conductores 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.

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

35. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

35.1. En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 el 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 conductor de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.

35.2. Como máximo 15 minutos antes del inicio de la carrera (entre 3 y 5 minutos antes de la apertura del Pit Lane) el Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de 5 minutos. En este momento (excepto en caso de salida neutralizada tras Safety Car) dará una vuelta completa al circuito y entrará al Pit Lane, colocándose en la posición prevista para la carrera.

35.3. 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.

35.4. 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.

35.5. 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.

35.6. 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 o).
- 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 o).
- 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.

35.7. 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.

35.8. 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. 35.10) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

35.9. 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.

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

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

35.11. Cuando el Director de Carrera haga entrar al Safety Car (fin de la neutralización), apagará sus luces naranjas; esta será la señal a los conductores que entrará en Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo en la línea tras el Safety Car marcará el ritmo, y si es necesario dejará más de 5 longitudes de vehículos tras de él. 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.

35.12. Cada vuelta completada mientras el Safety Car está en la Pista será contada como una vuelta de carrera. Sin embargo, en carreras cuya duración máxima sea inferior a 45 minutos, las primeras dos vueltas cubiertas en régimen de Safety Car no contarán para la distancia de carrera (pero no se modificará el tiempo máximo de carrera).

35.13. 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.

35.14. En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto. Esta será la señal a los conductores que la carrera se iniciará detrás del Safety Car.

Cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos siguiéndole en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes de vehículo. No habrá vuelta de formación y la carrera empezará cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida.

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

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

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

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

35.15. 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.

36. - INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA

36.1. 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.

36.2. 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 formación escalonada. 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.

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

36.4. 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.

36.5. 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.

36.6. 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. 37.- REANUDACION DE LA CARRERA

37.1. 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.

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

37.3. 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.

37.4. 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.

37.5. 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 conductor 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 conductores que se encuentren detrás de ellos.

37.6. 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.

37.7. 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.

37.8. 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 conductores solo pueden adelantar para restablecer el orden antes de la suspensión de carrera.

37.9. Cualquier conductor 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 conductor se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

37.10. Cualquier conductor 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.

37.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 35 del presente Reglamento.

37.12. 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.

37.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 36 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 37, 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.

37.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el Art. 37., 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.

38. - LLEGADA.

38.1. - 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.

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

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

38.4. - Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevisto de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Finalizada ésta, se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

39. - PARQUE CERRADO.

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

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

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

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

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

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

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

39.8. - En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, cualquier competidor que no se haya clasificado en la 1ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª 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 2ª carrera.

39.9. - En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, si un competidor clasificado en la 1ª carrera no respetara este tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera, para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, y será penalizado con EXCLUSION de la primera carrera.

40. - CLASIFICACIÓN.

40.1. - El vehículo clasificado 1º 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.

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

40.3. - 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)

40.4. - 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 Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

40.5. - Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado. Si el Campeonato prevé 2 pruebas por meeting, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta – al menos – declararse definitiva la de la 2ª.

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

40.6. - En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cual es el motivo de la provisionalidad.

41. - ENTREGA DE PREMIOS.

La entrega de premios y trofeos deberá realizarse según lo dispuesto en el ANEXO VIII de las PPCC de la FACV para 2.017.

41.1. - Los conductores que se hayan hecho acreedores de 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.

42. - RECLAMACIONES Y APELACIONES.

Será de aplicación el Artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la Comunidad Valenciana 2.017.

43. - CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS.

43.1. - El título de conductor ganador de un Campeonato, Copa o Trofeo será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en consideración el número de resultados establecidos en los correspondientes Reglamentos Deportivos Particulares.

A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un competidor y/o conductor hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o conductor en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones.

43.2. - Los puntos para cada título, serán atribuidos en cada Prueba según el baremo marcado en los correspondientes Reglamentos del certamen en cuestión.

43.3. - Los Premios y los puntos atribuidos a los participantes llegados "ex aequo" serán sumados y repartidos entre ellos.

43.4. - NORMAS CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

a. - Para optar a las Clasificaciones Finales del Campeonato, los conductores deberán haber participado, en todas las carreras puntuables.

b. - Será declarado Campeón de la Comunidad Valenciana de Velocidad 2.017 el conductor que totalice mayor número de puntos en la Clasificación General Final.

c. - Será declarado ganador de la Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad 2.017 en cada División, el conductor que totalice mayor número de puntos en la Clasificación Final de la Clase.

d. - Será declarado ganador de la Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad de vehículos Clásicos 2.017, el conductor que totalice mayor número de puntos en la Clasificación Final de la Copa.

Art. 44. - PUNTUACIONES

44.1. - En cada una de las carreras se establecerá una clasificación final y otra por Clases, para la atribución de puntos, que se hará según el siguiente baremo:

CLASIFICACIÓN GENERAL

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
Puntos	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

CLASIFICACIÓN POR DIVISIONES

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º
Puntos	15	12	10	8	6	4	3	2	1

44.1.1.- Cuando una clase no hubiera sido constituida (4 vehículos), el baremo de puntos obtenidos, será el siguiente:

	3	2	1	(Vehículos autorizados a tomar la salida)
1º	15	12	10	
2º	12	10		
3º	10			

44.1.1. - Para la Clasificación General del Campeonato se sumarán los puntos obtenidos en la Clasificación General de la prueba con los obtenidos en la Clasificación por Clases

Fórmula a emplear:

$$\text{Puntos Clas. General} + \text{Puntos Clas. Clases} = \text{Total}$$

44.1.2. - Para las Clasificaciones por Clases del Campeonato se utilizarán los puntos obtenidos en la Clasificación por Clases de la prueba.

Fórmula a emplear:

$$\text{Puntos Clas.} = \text{Total}$$

44.1.3. - Para poder optar a este baremo de puntos los conductores tendrán que cumplir con el artículo 2 de las Prescripciones Comunes de la Comunidad Valenciana 2017, no pudiendo optar a este aquellos conductores que se inscriban en las pruebas esporádicamente.