

# **CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE VELOCIDAD 2024**

## **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 TROFEOS**
  - ✓ **Art. 42. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**
  - ✓ **Art. 43. - CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS**
  - ✓ **Art. 44. - PUNTUACIONES**
  - ✓ **Art. 45. - PREMIOS FINALES**
- 
- ✓ **ANEXO Nº 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES CTO. DE VELOCIDAD**
  - ✓ **ANEXO Nº 2 - SEÑALIZACION BANDERAS**

## **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 2.024.

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 2.024 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.
- Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad por Equipos
- Open de la Comunidad Valenciana de Velocidad

**1.3.1** – Será necesario que al menos existan tres pruebas puntuables, para constituir el campeonato, las Copas y Trofeos descritos en el art. 1.3.

La F.A.C.V. se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del Campeonato

### **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 2.024.
- 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)  
Tif.: 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. 2.024.

5.2.- Solo serán admitidos pilotos a participar en las pruebas, pilotos con licencia expedida por la FACV (X-000-ESP/**CV**) o equivalente de las federaciones territoriales españolas, por la RFEDA o de otra ADN debiendo constar en este caso con permiso de salida.

5.3.- Los participantes con territorialidad de otras comunidades distintas a la Comunidad Valenciana y que no se inscriban para puntuar en el Campeonato de 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, acogiéndose al artículo 2.1 de las PPCC de la F.A.C.V. 2.024.

#### **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,MR, Nacional (1, 2, 3 y 5), Diésel, Históricos y WRC,TCR,F,Ra5,Ra4,Ra3,Ra3D y Rally2** según reglamentos FIA, RFEDA y FACV.
- **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 de grupos GT, según ANEXO J art.251 y siguientes.
- 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.
- Clase TCR: Turismos incluidos en el listado de vehículos del Campeonato TCR
- Clase Clasicos: Turismos con fecha de fabricación anterior al 31 de Diciembre de 1990

##### **6.2.1.-Excepciones**

Teniendo en cuenta las características y potencia de los vehículos, algunos Turismos se recalifican en cuanto a su clase reflejada en este artículo y no la 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.

La F.A.C.V. se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón. Igualmente, la F.A.C.V. se reserva el derecho de cambiar de categoría un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón.

Los vehículos incluidos en el listado que aparecen como Copa 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 o recalificado a otra clase, a criterio de la Comisión Técnica.

Audi TT Cup	CLASE 5
BMW M3 E36 Copa	CLASE 3
BMW M3 E36 EVO	CLASE 4
Ford Fiesta ST Copa Pura Pasion	CLASE 3
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 207 Copa	CLASE 2
Peugeot 308 Cup	CLASE 4
Peugeot 308 GTI	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
Renault Clío V Copa	CLASE 3
Renault Spyder	CLASE 2
Seat Ibiza TDI Cupra Copa	CLASE 2
Seat Ibiza Tropy	CLASE 2
Seat León Supercopa MK1 Copa	CLASE 3
Seat León Supercopa MK2	CLASE 4
Seat León Supercopa MK3	CLASE 4
Subaru WRX GTI	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 (turbo) de más de 1600 cc, serán recalificados a la clase superior.

6.4.- En la Copa de Clásicos serán admitidos todos aquellos Turismos con fecha de fabricación anterior al 31 de diciembre de 1990

6.5.- El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera será el determinado por el Organizador de la prueba y deberá ser reflejado en el Reglamento particular de la misma o en algún Complemento al mismo.

6.6.- 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 Concursante 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 Concursantes 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 Concursante podrá inscribir a uno o dos pilotos con un mismo vehículo. Tendrán la condición de prioridad de inscripción aquellos Equipos asiduos al Campeonato

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.

7.8.- Los derechos de inscripción de cada prueba se ajustaran a lo previsto en el Art.11 de las Prescripciones Comunes de la F.A.C.V. para 2024 y se reflejaran en el Reglamento Particular de la misma.

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

## 9. - PRUEBAS PUNTUABLES - HORARIOS

### 9.1. - Entrenamientos

**a)** En cada prueba se programará al menos, una **sesión** de entrenamientos libres oficiales, de un mínimo de 20 minutos efectivos, y una **sesión** de entrenamientos oficiales cronometrados.

**b)** 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. Entre una y otra sesión deberá dejarse un margen de un mínimo de 5 minutos aunque se recomienda que sean 10 minutos entre cada sesión.

**c)** En caso de que la prueba cuente con 30 o más inscritos, la sesión de entrenamientos se dividirá en dos grupos, siendo separados los vehículos atendiendo al número de inscritos en las distintas clases, tratando de mantener ambos grupos lo más equilibrados posible en cuanto al número de vehículos en cada uno de ellos.

En este caso la sesión de entrenamientos se completará con cuatro tandas de 15 minutos, separadas entre si por 5 minutos, mostrándose bandera a cuadros cuando finalice la tanda de 15 minutos.

La distribución de las sesiones será la siguiente: A1-B1-A2-B2

En el caso de equipos de dos pilotos, el piloto designado 1, tomara parte en la sesión 1 del grupo correspondiente a su clase y el piloto 2 en la sesión 2 del grupo correspondiente a su clase. Los equipos de un solo piloto, deberán tomar parte en las dos sesiones correspondientes a su grupo.

**d)** En las pruebas en las que se cuente con una sola carrera, los entrenamientos oficiales tendrán una duración de entre 20 y 30 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 entre 30 y 40 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 un máximo dos carreras por cada grupo

Cada carrera puntuara individualmente para el Campeonato de la Comunidad Valenciana de Velocidad 2023

En caso de que la prueba cuente con 30 o más inscritos, cada una de las carreras podrán ser divididas en dos grupos, A y B, disputando cada grupo 2 carreras. Estos grupos se formaran atendiendo al número de inscritos en las distintas clases.

La carrera de cada uno de los grupos la disputaran los vehículos participantes en la misma serie de los entrenamientos cronometrados (A o B)

9.3. - Las parrillas de salida de las carreras, bien sean divididas o no en grupos, 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.

En el caso de disputarse dos carreras, el piloto denominado "1" disputará la Carrera 1 y el piloto denominado "2" disputará la carrera 2.

En las Verificaciones Administrativas o en su defecto en las Técnicas, 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.

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. Los números de competición serán de fondo blanco con los números en color negro, de una medida del fondo de 50x35 cm. El trazo de los números será de 5 cm. con una altura de 23 cm. y una anchura de 18 cm.

También serán admitidos dorsales de otros certámenes, siempre y cuando se cumpla con lo reglamentado en la Publicidad Obligatoria.

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 CONCURSANTES**

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

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 Concursante 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 Concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

13.4. - El-Concursante 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. Asimismo, se podrá reforzar la señalización con los paneles luminosos con homologación FIA vigente Los equipos no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

13.6. - Las señales transmitidas a los pilotos 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 pilotos deberán necesariamente aminorar su velocidad estando preparados para cambiar su dirección o parar, estando taxativamente prohibido adelantar a otros participantes.



Cualquier piloto 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 descalificación de la prueba, a juicio de los Comisarios Deportivos.

13.8. - Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir inmediatamente la velocidad y volver lentamente 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 piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y el piloto no deberá cumplir más de dos vueltas antes de entrar en el Pit Lane.

13.10.-Si durante el desarrollo de los entrenamientos o carrera, los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización en tiempo directa e inmediata, esta se publicará mediante los monitores de cronometraje, así como en la clasificación. Siempre que sea posible se entregará una notificación escrita al Concursante

#### 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 pilotos, o la acción de un conductor que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- ✓ Suponga la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o la carrera en aplicación del presente Reglamento.
- ✓ Constituya una violación del Reglamento o del C.D.I..
- ✓ Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- ✓ Provoque una colisión evitable.
- ✓ Haya forzado a dejar la pista a otro piloto
- ✓ Entorpezca o Impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- ✓ Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- ✓ 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 piloto (s) está(n) implicado(s) en el mismo. Si los Comisarios Deportivos investigan un "Incidente", deben informar al equipo o equipos que estén implicados, mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones del circuito lo permitan)

14.4. - Si un piloto 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. -a) Con carácter general, los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", las penalizaciones previstas en la reglamentación vigente e indicadas a continuación:

- 1.- Advertencia;
- 2.- Amonestación;
- 3.- Multa;
- 4.-Cumplimiento de actividades de interés general;
- 5.- Supresión de la vuelta o de las vueltas de clasificación y entrenamiento de un Piloto;
- 6.- Imponer una pérdida de posición(es) en la parrilla;
- 7.- Obligar a un Piloto a tomar la salida de la Carrera desde la vía de los boxes;
- 8.-Penalización de tiempo;
- 9.- Vuelta(s) de penalización;
- 10.- Imponer una pérdida de puesto(s) en la clasificación de la Competición;

- 11.- Penalización de paso por la vía de los boxes;
- 12.- Stop & Go y Stop & Go con un tiempo de parada prescrito;
- 13.- Descalificación

b) Con carácter particular, los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "incidente" específicamente previsto, las penalizaciones establecidas en el Anexo I.

c) Las penalizaciones en tiempo (casos del apartado a. 5 al 12) incluyendo su aplicación durante los últimos 5 minutos (o 3 vueltas) o al final de los entrenamientos o carrera, no podrán ser objeto de apelación por tratarse de penalizaciones directas e inmediatas para garantizar el normal desarrollo de la actividad deportiva

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 de cuantos tiempos se consideren oportunos o la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, pudiendo llegar a la Descalificación de la sesión de competición donde se haya producido la infracción en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.

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

- a) A sumar al tiempo total invertido en carrera
- b) De paso por Pit-Lane (Drive Through).
- c) De parada en Pit-Lane (Stop & Go).

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

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 Descalificación en aquellos supuestos cuya gravedad así lo requiera.

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

#### **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 una pizarra con la leyenda "Drive Through", acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregara una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.

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

c.) Definiciones:

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

c.2) Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "STOP" escrita en blanco

A partir del momento en que el vehículo esté parado, el oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "GO" escrita en blanco.

Los Stop & 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 Stop & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el 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 2 vueltas.

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.

14.12. - 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 el Anexo "H" Suplemento1 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.

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

16.2. - En todas las pruebas 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 de la marca AMB.

Los Concursantes que no dispongan del mismo, deberán abonar una fianza y/o alquiler, según lo estipulado por el Organizador de cada Prueba en el Reglamento Particular de la misma.

Los transponder deberán estar instalados y en perfecto estado de funcionamiento desde el inicio de los entrenamientos libres.

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

### **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 2.024.

### **16.6. – VEHICULOS**

Es de aplicación el Reglamento Técnico del Campeonato de Velocidad de 2024.

## **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, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a, Pit Lane y Pista, excepto si son pilotos participantes en la prueba.

Los Boxes son una zona sumamente peligrosa y por ello los menores de edad, aunque vayan acreditados, se desaconseja su estancia en los mismos. Si a pesar de ello, algún menor estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

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 Concursante 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 tres 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 Concursante.

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.

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

## **18. - DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.**

18.1. - Es obligatorio que todos los pilotos 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, casco homologado, Hans, etc... 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 2.024.

18.2. - El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía Lenta del Pit Lane 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 piloto 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 piloto 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. - Tanto a la entrada como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella de los que acceden o abandonan el Pit-Lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla, salvo 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 piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

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

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

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 descalificación 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. - 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 que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarse a la primera oportunidad posible.

18.17. - Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los comisarios deberán señalarle el hecho por medio de la bandera azul, advirtiéndole así que otro conductor quiere sobrepasarlo, debiendo respetar la bandera azul señalizada. Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules será reportado a los Comisarios deportivos de la prueba.

18.18. - Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda:

- Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista, pero no los bordillos y/o pianos.

- Se considerará que un piloto ha salido de la pista, si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto ella. Un piloto no puede salirse de la pista, deliberadamente, sin una razón justificada. Fuera de este supuesto, si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del Art. 18.19 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, sólo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.
- El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

18.19. - Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo o arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Está prohibido realizar más de un cambio de posición para defenderse de una maniobra de adelantamiento.

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

Cualquier incidencia presuntamente cometida por un piloto en alguna de las infracciones antes mencionadas, será puesta en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la prueba.

18.20.-La realización de alguna de las maniobras descritas en los artículos 18.17 y 18.19 anteriores o de cualquier otro carácter antideportivo (p ej. una colisión),y/o la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

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

Si el piloto no es capaz de retirar su vehículo el (los) comisarios de pista deberán prestarle asistencia. Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los Oficiales de Pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo 1 de este Reglamento

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

18.23.- 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.

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

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

18.26.- Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de Vía Interior reservada al equipo, o en la Parrilla de Salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo de su vehículo, tanto en entrenamiento como en carrera.

### **18.27.-Banderas Amarillas**

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

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

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

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

18.29.- Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y las carreras de todas las pruebas lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Art. 3.24 del Reglamento Técnico del Campeonato de Velocidad de la Comunidad Valenciana.

Se exceptúan de lo anterior, todas aquellas series y campeonatos internacionales o nacionales de otros países, que se regirán por sus propios Reglamentos.

## 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 Concursantes deberán tener disponibles todas las licencias y documentos exigidos.

20.2. - En el primer Meeting en que participe un Concursante o Piloto, 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 Concursante y Piloto(s), que se adjuntará a la ficha de seguimiento.

20.3. - En las restantes pruebas del Certamen, los Concursantes y Pilotos 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 Concursante / Piloto que no haya pasado las Verificaciones Administrativas, 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:

Haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad o, 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 descalificación de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación 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 descalificación de la clasificación conlleva la descalificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación 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 descalificación de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estimen 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, en los neumáticos slick 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. – Se admiten neumáticos slick, de serie o de lluvia, sin número máximo determinado, excepto que el reglamento de un Trofeo, Open o Copa determine lo contrario. Los cuatro neumáticos montados en el vehículo serán del mismo tipo (slick, serie o lluvia), no estando permitida la utilización simultánea de dos o más tipos.

22.6. – No existe limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carrera.

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

22.8- 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. 28.10, 31.16, y 34.3 y 4 respectivamente de este reglamento.

### **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 descalificación del vehículo afectado o la anulación de los tiempos de entrenamiento. Los Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

### **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 descalificación 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 descalificación 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 (LENTA): 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 con todas las medidas de seguridad colocadas, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

26.4. - Si un vehículo que participa en carrera entra en un Box o se dirige al Paddock, se considerará que se ha retirado y no podrá volver a salir de nuevo a la carrera. Los pilotos pueden entrar en la zona de Pit Lane durante el transcurso de la carrera y entrenamientos cronometrados, pero no está permitido entrar el vehículo al Box. El repostaje y/o la extracción de combustible durante la carrera están estrictamente prohibidos en las carreras al Sprint.

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 Concursante.

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

26.7 En un Meeting en el que se celebren varias competiciones, los Concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos. Excepcionalmente el Director de Carrera podrá autorizar que un vehículo de otra competición se mueva por el Pit Lane, siempre que lo haga en el sentido normal de circulación y con el motor parado

26.8. - Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y con el motor parado. 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 Concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia.

27.3. - Los Concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos 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 piloto y Concursante (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 Concursante y/o piloto 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 pilotos autorizados a tomar parte en el Meeting En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado

b.) **Entrenamiento Oficial cronometrado:** Sesión obligatorio para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión, excepto los casos autorizados en el Artículo 9.3 de este Reglamento

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. -En las pruebas en las que se cuente con al menos dos carreras, los entrenamientos oficiales se dividirán en dos tandas de 15 minutos, disputadas consecutivamente, 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. Entre una y otra sesión deberá dejarse un margen de un mínimo de 5 minutos aunque se recomienda que sean 10 minutos entre cada sesión.

En las pruebas en las que se cuente con una sola carrera, los entrenamientos oficiales tendrán una duración de entre 20 y 30 minutos.

28.3.- Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y haber realizado un tiempo que le califique, excepto que sea autorizado por los Comisarios Deportivos.

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 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 tenidos en cuenta para determinar la posición de los conductores a la parrilla

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

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 reservas en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos.

28.9.- Cualquier infracción cometida por un piloto o su Concursante 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 pilotos 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, siempre que sea autorizado por el organizador, 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 1 hora.

28.14.- Durante los 5 minutos previstos para el cambio de piloto, que será verificado por un Oficial, 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 entrada al interior del Box o al Paddock durante la sesión o en el intervalo entre sesiones implicará la imposibilidad de continuar en la parte restante de los entrenamientos.

El equipo no será autorizado a tomar la salida en los entrenamientos a partir de ese momento, incluso tras el cambio de sesión.

En caso de que el equipo volviese a pista, por cualquier circunstancia, a partir de ese momento, le serán anulados todos los tiempos logrados con posterioridad a este hecho.

Durante las sesiones de entrenamientos o en el tiempo intermedio entre las distintas sesiones, no está autorizado el repostaje.

## 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.

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

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

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 pilotos admitidos a la salida.

29.5. - Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente al Pit Lane , 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 a la zona designada para ser entregados a los equipos.

## 29.6.- Neutralización de los entrenamientos "Full Course 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 Course Yellow).
- Todos los Puestos de señalización agitarán banderas amarillas a lo largo del circuito y mostrarán carteles FCY (al menos 60 cm x 80 cm con las letras "FCY" escritas en negro, de 40 cm de alto sobre fondo amarillo).
- Todos los tiempos registrados después de ser mostrada la orden de "Full Course 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 Course 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 piloto, firmada por el Director de Carrera.
- b.) En el caso de una única sesión, una clasificación con el mejor tiempo obtenido por cada piloto o de los dos mejores tiempos, en caso necesario y firmada por el Director de Carrera.

30.2. - Si, se han celebrado 2 o más mangas de entrenamientos oficiales cronometrados, 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 reservas contemplados.

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 justificadas. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

- a.) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
- b.) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, 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 concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga buenas razones para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera 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, atendiendo al orden registrado en los entrenamientos oficiales.

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

Todo Concursante 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.

En caso de no disputarse los Entrenos Oficiales Cronometrados por causas de fuerza mayor, para la confección de las parrillas de la /as carrera/as, se tendrían en cuenta, en primer lugar, si los hubiera, los tiempos de los Entrenamientos Libres o, en su defecto, los del Warm Up. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputados, se pondría al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se determinará a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos.

30.6.- El piloto más rápido en los entrenamientos oficiales cronometrados 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..

30.07.- 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. La F.A.C.V. podrá autorizar un procedimiento más largo.

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 penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

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 vuelta de formación, 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 y se ubicarán en el lugar que les corresponda con sus motores parados, no pudiendo encenderlos nuevamente hasta la presentación de la pancarta de 1 minuto.

5 minutos más tarde se cerrará el Pit Lane. 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.

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

Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Estos paneles de señalización irán acompañados de una señal sonora.

31.8. - 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS)

31.9. - 3 minutos antes de la hora de salida:

a.) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS).

b.) Cierre de acceso a parrilla de salida.

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

d.) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

31.10. - 1 minuto antes de la hora de salida:

a.) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO).

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 pilotos 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).

b.) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.

c.) En este caso, comisarios de pista mostrarán banderas amarillas para avisar a los pilotos 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 pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista.

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 piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El conductor podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación.

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

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

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

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

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

31.13. - Durante la vuelta de formación queda prohibido:

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

b.) Durante la vuelta de formación el grupo debe mantenerse tan compacto como sea posible.

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 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.



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

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

a.5.- En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, a una velocidad muy moderada, el Pit Lane entre cada vuelta sin poder en ningún caso atravesar la parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será sancionado de acuerdo con lo establecido en 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 de cerrarse el Pit Lane antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea de salida.

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.

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

c.) Salida inminente de carrera:

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

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

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

c.4.- Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 Minutos, se reiniciará el procedimiento de salida 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. o quedará situado en el lugar designado por el Director de Carrera

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 iniciara el procedimiento con el encendido secuencial de cada una de las 5 luces del semáforo. Cuando estén todas encendidas, la salida se dará apagando todas las luces rojas del semáforo.

Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada, retrasada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado. 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 piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de 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 piloto 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", dos 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.  
(3 minutos para carreras por tiempo).

Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACION ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane será penalizado.

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:

- a) Si la luz roja no ha sido aún encendida, el Director mostrara una bandera roja, y sacara un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.
- b) Si la luz roja ha sido ya encendida, el Director mostrará una bandera roja, dejando luz roja encendida y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

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.

En ambos casos, a) y b), los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.

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, y su lugar de parrilla quedará vacante.

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

Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de parrilla será penalizado

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 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. - En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento a aplicar será el del artículo 35.14. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC.

### **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.

En el punto (curva) donde finalice la posibilidad de hacer maniobra de zigzag, se mostrará un panel indicativo de Formación de Parrilla. A partir de este punto todos los vehículos deberán ir colocándose en formación de 2x2



Dimensiones: 100 x 80 cm

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 partilla 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 y el Starter mostrara un cartel indicativo de Vuelta de Formación Adicional. 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.



Dimensiones: 60 x 80 cm

- 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, y algún piloto salga del mismo en esa situación, la infracción será sancionada según lo previsto en el Anexo 1 de 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 pilotos que se encuentren en la pista, durante las 5 primeras vueltas.

Desde ese momento, todos los pilotos deberán llevar encendidas las luces de posición establecidas en sus Reglamentos, en el caso de Turismos y la luz trasera en el caso de monoplazas.

Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos

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 pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

### **35. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR-INTERRUPCION**

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 Concursantes 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, y las luces amarillas del semáforo se encenderán en la línea, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.

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.

Está prohibido el calentamiento de neumáticos o realizar maniobras de zig-zag.

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

35.7. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, 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.

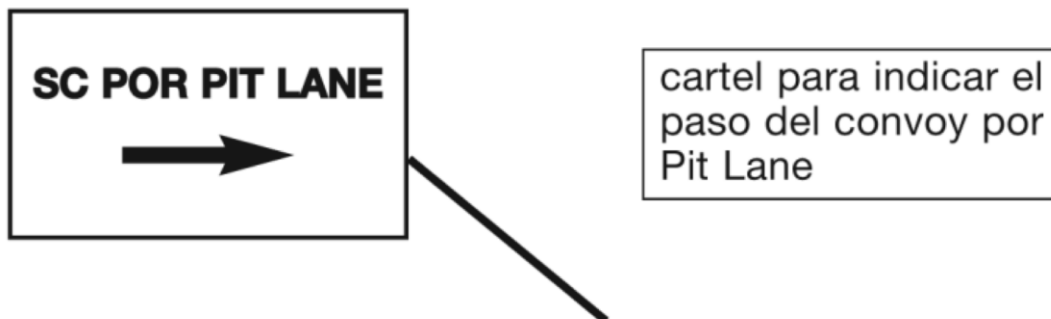
35.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

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 decida que es seguro retirar al Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en Pit Lane al final de esa vuelta. Siempre que sea posible se mostrará el mensaje en los monitores de cronometraje "SAFETY CAR IN THIS LAP".

En ese momento el primer vehículo en la línea tras el Safety Car marcará el ritmo, y si es necesario podrá separarse del citado Safety Car más de 5 veces la longitud de un vehículo.

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

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane se retirarán las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea y del (de los)punto(s) intermedido(s) de fin de neutralización de la Carrera. Las banderas verdes se desplegarán hasta que el último vehículo haya pasado por la línea.

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 pilotos que la carrera se iniciará detrás del Safety Car.

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

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

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

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

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 entre 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. –SUSPENSION 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 naranjas intermitentes en la línea de meta.

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 el Pit Lane. El primer coche en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Boxes permaneciendo en la vía rápida y el resto de los vehículos se alinearán detrás de él.

Los vehículos que no puedan regresar al Pit Lane como consecuencia de la obstrucción de la pista serán recuperados cuando la pista este libre y se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera. Además, aquellos vehículos que estuvieran en el Pit Lane o en la entrada de boxes en el momento de suspenderse la carrera, se organizarán en el orden que ocupaban antes de que se suspendiera la carrera. En cualquier caso, el orden será establecido en el último punto en el que fuera posible determinar la posición de todos los vehículos, a los que se les permitirá reanudar la carrera.

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, pero en base al artículo relativo a la distancia de la carrera, el tiempo de la cuenta atrás restante se parará.
- ✓ Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- ✓ El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- ✓ Sólo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

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

En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los oficiales.

36.6. Si han transcurrido al menos 20 minutos del tiempo estipulado de carrera cuando se dé la orden de suspensión, los vehículos se dirigirán al Parque Cerrado y la carrera no se reiniciará. Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspender la carrera. La clasificación de la carrera se establecerá en consecuencia

### **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 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas si el vehículo ha sido trasladado fuera de la vía rápida o durante una posterior de la Carrera

Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 3 minutos será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1

37.4. En cualquier momento después de la señal de 3 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre Safety Car y el líder serán autorizados a salir del Pit-Lane para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Safety Car.

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

En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) afectado(s) para prevenir al resto de los conductores que se encuentren detrás de ellos. Los vehículos podrán abandonar la vía rápida con el fin de adelantar a aquellos que no puedan abandonar el Pit Lane.

37.6. La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida o cuando se agite la bandera verde

El número de vueltas a disputar tras la reanudación, se reducirá en una con respecto a las vueltas restantes para completar las previstas inicialmente para la carrera.

El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que:

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

37.7. Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit-Lane y todos los vehículos lo seguirán con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.

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

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

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



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

37.11. 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.

37.12. 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.

37.13. 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 o tiempo 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 o al lugar designado por los Comisarios Deportivos.

### **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, si así lo consideran oportuno los Comisarios Deportivos.

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 Concursante deberá tener, al menos, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si fuera necesaria su intervención y para aligerar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

39.7. - Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará según lo especificado por los Comisarios Deportivos.

39.8. - En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, cualquier Concursante 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 o siguientes.

39.9. - En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, si un Concursante 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, ocupando directamente en la última posición de la parrilla de salida de la carrera 2 o la correspondiente.

En el caso de que un Concursante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en entrenamientos, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la carrera correspondiente a dichos entrenamientos

#### **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 de llegada.

De acuerdo con lo establecido en el Art. 20 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la "foto-finish" será la que establezca el citado orden de llegada

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 50% del número de vueltas (redondeando a la unidad superior) realizado por el primer clasificado de su propia clase, independientemente del número de vueltas acumuladas por el primer clasificado de la prueba, 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.

Los Comisarios Deportivos deberán publicar una CLASIFICACION PROVISIONAL REVISADA, publicada después de la CLASIFICACION PROVISIONAL del Director de Carrera y que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento y que servirá para elaborar la Parrilla de Salida, a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

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 clasificación mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención de este hecho.

#### **41. - ENTREGA DE TROFEOS EN LA PRUEBA**

La entrega de premios y trofeos deberá realizarse según lo dispuesto en el ANEXO VIII de las PPCC de la FACV para 2024.

41.1.- Se realizará una entrega de Trofeos por cada una de las carreras disputadas para los tres primeros clasificados de cada una de las clases constituidas y en la Copa de equipos.

41.2.- El organizador podrá estipular en el Reglamento Particular que las entregas de premios de las distintas carreras disputadas se lleven a cabo conjuntamente al final de la última de las carreras.

41.3.- Para que una clase o categoría quede constituida para la ceremonia de entrega de Trofeos, deberán haber sido autorizados a tomar la salida un mínimo de 3 participantes.

El organizador podrá prever la entrega de trofeos en aquellas clases o categorías que no se hayan constituido según lo reflejado en este artículo.

#### **42. - RECLAMACIONES Y APELACIONES.**

Será de aplicación el Artículo 19 de las Prescripciones Comunes de la Comunidad Valenciana 2.024.

#### **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 2.024 el piloto que totalice mayor número de puntos en la Clasificación General Final.

c. - Será declarado ganador de la Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad 2.024 en cada Clase, el piloto 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 2.024, el piloto que totalice mayor número de puntos en la Clasificación Final de la Copa.

e. - Será declarado ganador de la Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad de vehículos Clásicos 2.024, los pilotos (EQUIPO) que totalicen mayor número de puntos en la Clasificación Final de la Copa.

#### **Art. 44. – ATRIBUCION DE PUNTOS**

44.1 La atribución de puntos se hará de acuerdo a los baremos de la clasificación Scratch y por Clases, no teniendo derecho a puntuación para el Campeonato, aquellos pilotos que cuenten con Permiso de Participación.

44.1.1.- la Clasificación Scratch se otorgaran las siguientes puntuaciones:

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

44.1.2.- En la Clasificación por Clases se otorgarán las siguientes puntuaciones:

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

44.1.3.- Cuando una clase no hubiera sido constituida (3 vehículos), el baremo de puntos obtenidos, será el siguiente:

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

44.2.- La Puntuación para el Campeonato de Pilotos se obtendrá por la suma de los puntos obtenidos en la Clasificación General Scratch y de la Clase correspondiente en cada carrera.

Fórmula a emplear:

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

44.3.- La puntuación para las Copas por Clases se obtendrá sólo con los puntos obtenidos en la clase correspondiente.

Fórmula a emplear:

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

44.4.- La puntuación para el Campeonato de Escuderías se obtendrá con la suma de los puntos obtenidos por cada Concursante según la clasificación general Scratch, atendiendo al baremo de puntos del artículo 44.1.1. de este reglamento y contabilizando sólo los Concursantes que representen una Escudería/Club que disponga de licencia con territorialidad valenciana, no puntuando ni bloqueando puntos los Concursantes individuales o Escuderías/Clubes que no sean de territorialidad valenciana.

44.5.- En la Copa de la C.V. por Equipos, se atribuirán los puntos correspondientes a la clasificación general de cada carrera, con una clasificación propia en la que solo se contabilizan los pilotos que compiten en la Copa de Equipos, aplicando la puntuación correspondiente al Artículo 44.1.1

44.6.- Resultados a retener

Los resultados a retener para el Campeonato, dependerán del número de carreras realmente disputadas a lo largo de la temporada.

44.6.1 Si se disputan 3 o menos carreras, puntúan todas.

44.6.2 Si se disputan 4 carreras, se descuenta un resultado.

44.7 Las pruebas en las que no tome parte un equipo pueden ser tomados por este como resultados a descontar.

44.8 A efectos de la clasificación general final, las Descalificaciones o la no participación en ellas como consecuencia de sanciones no pueden ser tenidas en cuenta como resultados a descontar.

44.9 Para optar a las distintas clasificaciones de los Certámenes de la Comunidad Valenciana se debe haber participado en al menos la mitad de las pruebas realmente disputadas, redondeando al alza.

44.10 Los pilotos en posesión de Permisos de Participación o equivalentes (para un evento) no puntuarán ni bloquearán puntos para el Campeonato, aunque si optarán a la clasificación de la prueba, al igual que a la entrega de trofeos.

## Art. 45. – PREMIOS FINALES

45.1. - Al final de la temporada, en la Gala de Campeones FACV se concederán, como mínimo, los siguientes trofeos:

- Campeonato de la Comunidad Valenciana de Velocidad:
  - 1º TROFEO
  - 2º TROFEO

3º TROFEO

- Copa de la Comunidad Valenciana de Velocidad por Clases: (por cada una) 1º TROFEO

**BECA FACV:** El mejor piloto clasificado entre los participantes con licencia F.A.C.V. y residencia en la Comunidad Valenciana durante, al menos los dos últimos años y que cuente con un máximo de dos años de licencia (excepto Karting), contabilizada la de 2023, será becado con la inscripción a una prueba del Campeonato o Copa de España de Velocidad o alguna prueba equivalente a nivel nacional, por un importe máximo de 500 Euros

**ANEXO 1 - RESUMEN DE PENALIZACIONES**

<b>ART.</b>	<b>MOTIVO</b>	<b>VEZ</b>	<b>SANCIÓN</b>
11	No llevar los números oficiales	Todas	No autorizado a tomar la salida.
13.4.	No estar localizable el Concursante durante la prueba	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 300 € de multa.

13.5	Usar banderas parecidas a las oficiales	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
13.6	No respetar las banderas y/o señales	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
13.7	No aminorar velocidad cuando se muestra la bandera amarilla	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
13.7	No respetar las banderas amarillas y/o no circular un segundo más lento en un sector con banderas amarillas en carrera.	1ª 2ª 3ª	Minimo Drive Through Minimo Stop & Go de 35 segundos Descalificación
13.8	No respetar la bandera roja	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
13.9	No acceder a la zona de penalización cuando se muestra la bandera negra	Todas	A criterio de los CC.DD. (*) Normalmente Descalificación
14.2	Incidente	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
14.10.b	No entrar en el Pit Lane después de haber sido informado por alguno de los medios establecidos	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
14.10.d	Detener el vehículo en el Box en el cumplimiento de Drive Through o Stop & Go	Todas	Stop & Go de duración mínima de 10 segundos de penalización
14.10.d	Recibir asistencia cuando está en la zona de penalización	Todas	Stop & Go de duración mínima de 10 segundos de penalización
16.1	Instalación de sistemas de telemetría	Todas	No autorizado a salir o Descalificación de la sesión de la Competición donde se haya producido la infracción.
16.2	No llevar aparatos de cronometraje	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
16.3	Mal funcionamiento del transponder	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 300 € de multa
17.3	Estancia de vehículos particulares en Paddock	1ª	150 € de multa
		2ª	300 € de multa
		3ª	450 € de multa
17.4.	Animales en zonas prohibidas. Responsabilidad del Concursero.	1ª	150 € de multa
		2ª	300 € de multa
		3ª	450 € de multa
17.6 17.7 17.8	Incorrecta utilización de los pases o no llevar el pase correspondiente	1ª	150 € de multa
2ª		300 € de multa	
3ª		450 € de multa	
17.9 17.10	Mal uso de los servicios indicados	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
17.11	No tener todo el material en el box	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
17.11	No retirar los neumáticos	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.1	Falta o no conformidad de elementos de seguridad (Casco,Hans,Ropa ignifuga,etc,...)	Todas	No autorizado a tomar la Salida o Descalificación de la Sesión de la Competición donde se haya producido la Infracción
18.2	Arrancar un vehículos por medios externos fuera de los lugares establecidos	Entrenos Carrera	Pérdida de posiciones en parrilla Mínimo Drive Through
18.3	Colocar o sacar del vehículo materiales sólidos, líquidos o gaseosos	Entrenos Carrera	Perdida de posiciones en Parrilla Minimo Drive Through (*)

18.3	No tener los orificios de relleno para poder sellar	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.4	Permanecer en pista incumpliendo lo establecido en este artículo	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.5	No circular con las debidas precauciones por el Pit Lane	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.5	Circular por el Pit Lane a más de 60 km/h. en Entrenamientos. Reincidencia en la prueba.	1ª 2ª 3ª	20 € por cada km/h de exceso 40 € por cada km/h de exceso Descalificación
18.5	Circular por el Pit Lane a más de 60 km/h. en Entrenamientos. Reincidencia en la prueba.	Entrenos Carrera	Además de la sanción estipulada en los entrenamientos, penalización con Drive Through
18.6	Empujar un vehículo en pista	Entrenos Carrera	Pérdida de posiciones en parrilla Mínimo Drive Through
18.8	Empujar un vehículo sin autorización	Entrenos Carrera	Pérdida de posiciones en parrilla Mínimo Drive Through
18.9	Utilizar la pista sin autorización	Entrenos Carrera	Pérdida de posiciones en parrilla Mínimo Drive Through
18.10	Entrar o salir del Pit Lane traspasando la línea de separación con la pista, en Entrenamientos	Todas	Posiciones en Parrilla. Se irán incrementando por reiteración.
18.10	Entrar o salir del Pit Lane traspasando la línea de separación con la pista, en Carrera	1ª 2ª 3ª	Mínimo Drive Through Mínimo Stop & Go de 10 seg. Descalificación
18.12	No avisar convenientemente del abandono de la pista o realizar una maniobra que represente peligro	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.13	Conducción en sentido contrario al de la carrera	Todas	Descalificación de la Sesión de la Competición donde se haya producido la infracción
18.14	Conducción fuera de los límites de pista y/o no respetar las disposiciones de la reglamentación sobre conducción en circuito	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through
18.15.a	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida	Entrenos	A criterio de los CC.DD. (*)
18.15.b	y/o efectuar zig-zag	Carrera	Drive Through o Stop & Go
18.15.a 18.15.b	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag, entrañando peligro a otros		A criterio de los CC.DD. (*), pudiendo llegar a la Descalificación
18.16	No ceder el paso a otro vehículo manifiestamente más rápido	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.17	No respetar la bandera azul	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.18	No permanecer dentro de los límites de pista en entrenamientos		Como mínimo: Anulación de la vuelta en la cual se somete la infracción. En caso de reiteración los Comisarios Deportivos podrán imponer cualquier otra penalización que estimen oportuno
18.18	No permanecer dentro de los límites de pista en carrera		1ª Mínimo Advertencia 2ª Drive Through 3ª Stop & Go mínimo 10 segund. 4ª Descalificación En caso de reiteración los Comisarios Deportivos podrán imponer cualquier otra penalización que estimen oportuno.

18.18	Si durante la carrera un piloto mejora su tiempo de vuelta, defiende su posición o adelanta a otro saliendo de los límites de pista, podrá imponerse una penalización incluso si es la primera infracción.	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.19	Conducción antideportiva (varios)	Todas	A criterio de los CC.DD. (Desde 5 segundos a descalificación)
18.21	Pararse deliberadamente o impedir la normal circulación de otros vehículos	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
18.24	Asistencia de los oficiales, sin ayuda mecánica externa, para recuperar un vehículo, sacando ventaja de dicha asistencia	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
18.21	Asistencia de los oficiales, con ayuda mecánica externa, para recuperar un vehículo	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos realizados después del rescate. Descalificación.
18.24	Rehusar que un vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la pista	Todos	A criterio de los CC.DD. Mínimo 250 €.
18.25	No dejar un vehículo abandonado en punto muerto y con el volante en su lugar	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 250 €.
18.26	Reparación de un vehículo fuera del lugar autorizado o por personal o herramientas no autorizados	Entrenos Carrera	Pérdida de posiciones en parrilla. Desde Drive Through hasta Descalificación.
22.1 22.2	Utilizar neumáticos no autorizados, modificados o tratados	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
22.3	Uso y/o presencia de calentadores de ruedas u otro método que aumente artificialmente la temperatura de los neumáticos	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
24	Infracciones a las normas de Pesaje	Todas	A criterio de los CC.DD.(*)
26.1	No entrar al Pit Lane por la zona de desaceleración	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
26.2	Circular por el Pit Lane por una vía diferente a la rápida	Entrenos Carrera	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
26.3	Dejar material en la vía rápida	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
26.4	Recibir asistencia en el interior del Box después de que el vehículo haya salido del mismo	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
26.5	Trabajar en una zona del Pit Lane no autorizada	1ª 2ª 3ª	150 € de multa. 300 € de multa. 450 € de multa.
26.6	Acceder a su zona en la vía interior por otro medio que no sea empujando	Todas	Mínimo 300 € de multa.
26.7	Utilizar el Pit Lane en pruebas en las que no está inscrito	1ª 2ª 3ª	150 € de multa. 300 € de multa. 600 € de multa.
26.8	Conducir marcha atrás en el Pit Lane	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 300 € de multa.
27	No asistir al Briefing.	1ª 2ª 3ª	Amonestacion 100 € Descalificación del Campeonato.
28.1	No tomar parte en los entrenamientos oficiales cronometrados	Todas	No autorizado a tomar la salida (excepto art. 11.3.c)
28.4	Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo en los entrenamientos	1ª 2ª 3ª	Mínimo 300 €. Anulación de tiempos. Descalificación.



28.14	Entrada en Box o a Paddock o repostar entre sesiones de entrenamientos cronometrados	Todas	No autorizado a tomar la salida a partir de ese momento. Anulación de tiempos a partir de ese momento en caso de volver a pista
29.5	Adelantar o no reducir la velocidad en entrenamientos, una vez interrumpidos estos	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
29.6	No aminorar la velocidad y/o realizar un tiempo más rápido bajo el procedimiento de Full Yellow	Todas	Anulación de los tiempos que los CC.DD. consideren oportunos.
29.7	Piloto causante de detener una carrera o neutralizar los entrenamientos	todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through
30.5	No informar oficialmente al Director de Carrera de no poder tomar la salida	1ª Siguintes	Amonestacion 150 € de multa.
30.07	No acceder a la parrilla de salida antes del panel de 3 minutos	Todas	Salida desde el Pit Lane.
31.1	Permanecer en el muro durante la salida	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 150 € de multa.
31.4	Salida falsa	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 5 segundos
31.9.c	No abandonar la parrilla de salida después del panel correspondiente	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 150 € de multa.
31.10.b	Realizar operaciones de ayuda mecánica exterior después del panel de 1 minuto	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through
31.10.d	No abandonar la parrilla de salida	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 150 €.por persona
31.12	Infracción a las condiciones establecidas en la vuelta de formación	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through
31.13	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag para calentamiento de neumáticos que pueda entrañar peligro inminente para otros participantes	Todas	A criterio de los CC.DD., pudiendo llegar a la Descalificación. Mínimo 150 € de multa.
31.14	No incorporarse a la parrilla	Todas	Salida desde el Pit Lane
31.15	Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo	1ª 2ª 3ª	Mínimo Drive Through. Mínimo Stop & Go. Descalificación.
31.16.a.5	Utilizar el Pit Lane a una velocidad inadecuada o conducir de una manera peligrosa	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
31.16.b.2	Montar ruedas en la parrilla de salida después del cartel de 5 minutos	Todas	Salida desde el último lugar de la parrilla o desde el Pit Lane. Si no fuera posible Drive Through.
32.4	Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida	1ª 2ª 3ª	Mínimo 5 segundos Mínimo Drive Through Stop & Go mínimo de 10 segund.
32.4	Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida, obteniendo ventaja que altere el resultado de la salida	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
32.5	Provocar involuntariamente una salida retrasada al no ponerse en marcha el vehículo	Todas	Salida desde el final de la parrilla.
32.5	Provocar involuntariamente una salida retrasada (VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL) y no tomar la salida de carrera desde el Pit Lane	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
32.6	Provocar involuntariamente una salida retrasada (SALIDA RETARDADA) y no tomar la salida de carrera desde el Pit Lane	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.

32.8	Avituallar al repetirse el procedimiento de salida	Todas	Descalificación de la sesión de la Competición donde se haya producido la infracción.
33.8	No mantener velocidad (vehículo Pole Position)	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
33.10	Adelantar en condiciones distintas a las establecidas	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
34.2	Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo	1ª 2ª 3ª	Mínimo Drive Through. Mínimo Stop & Go de 10 seg. Descalificación.
34.3	No llevar las luces de posición cuando se declare la CARRERA MOJADA	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
35.6	Adelantar al Safety Car sin autorización	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
35.6	Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue al vehículo de seguridad en una salida con este vehículo	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
35.6	Llevar a cabo calentamiento de neumáticos o maniobras de zig-zag	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
35.6	Adelantar a otro vehículo durante la intervención del Safety Car	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
35.9	Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo	1ª 2ª 3ª	Mínimo Drive Through. Mínimo Stop & Go de 10 seg. Descalificación.
35.11	Adelantar en procedimiento de Safety Car antes de llegar a la línea de salida	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
35.14	Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue al vehículo de seguridad en una salida con este vehículo	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
36.2	Adelantar con bandera roja en entrenamientos	1ª 2ª 3ª	Perdida de, al menos, 5 posiciones en la parrilla. Salida desde el final de la parrilla. Descalificación.
36.2	Adelantar con bandera roja en carrera	1ª 2ª 3ª	Mínimo Drive Through. Mínimo 60 seg. y 250 € de multa. Descalificación
36.2	No reducir velocidad	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
36.2	No volver al lugar indicado por los Comisarios de Pista	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
36.4	Incumplir lo establecido en este artículo	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
36.5	Incumplir lo establecido en este artículo	Todas	Mínimo Drive Through.
36.6	Incumplir lo establecido en este artículo	Todas	Mínimo Drive Through.
37.3	Montar ruedas en parrilla de salida después del panel de 3 minutos o no estar el vehículo en el suelo	Todas	Salida desde el último lugar de la parrilla o desde el Pit Lane. Si no fuera posible Drive Through.
37.5	Realizar operaciones de ayuda mecánica exterior después del panel de 1 minuto	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo Drive Through.
37.7	Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a 5 metros de longitud	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
37.8 37.9 37.10	Adelantar en condiciones distintas a las establecidas en estos artículos	Todas	A criterio de los CC.DD. (*) Mínimo Drive Through.

37.9 37.10	Vehículo que no entre en el Pit Lane si no ha restablecido el orden original antes de alcanzar la primera línea de Safety Car	Todas	Mínimo Drive Through.
38.4	No respetar lo indicado en este artículo durante la vuelta de desaceleración	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 300 € de multa.
39.3	No presentar el vehículo inmediatamente en el Parque Cerrado al finalizar la sesión	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
39.4	Seguir realizando reparaciones u otra operación en el Pit Lane después de haberse mostrado la bandera a cuadros	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
39.5	Permanecer en el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
39.5	Realizar cualquier tipo de intervención en el vehículo, en el interior del Parque Cerrado, sin autorización de los oficiales	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
39.6	No tener disponible un mecánico junto al acceso al Parque Cerrado	Todas	A criterio de los CC.DD. (*)
39.7	No respetar el régimen de Parque Cerrado	Entrenos Carrera	Anulación de todos los tiempos. Descalificación.
39.9	No respetar el régimen de Parque Cerrado entre las Carreras 1 y 2, un competidor clasificado en la 1, con autorización de los CC.DD.	Todas	Salida en el último lugar de la parrilla de salida.
41.1	No asistir a la entrega de trofeos o no respetar las reglas e instrucciones	Todas	A criterio de los CC.DD. Mínimo 300 € de multa.

(\*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y en el Art. 14.5. –a), del presente reglamento y el Reglamento disciplinario de la FACV.

- La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.
- Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie.

Además de las penalizaciones establecidas en entrenamientos en los diferentes reglamentos de pruebas puntuables para Campeonatos, Copas y Trofeos de la Comunidad Valenciana, los Comisarios Deportivos podrán aplicar, a su exclusivo criterio, las siguientes:

- a) Si un equipo ha cometido una infracción en entrenamientos, podrá ser aplicada una penalización en tiempo a sumar al conseguido en carrera.
- b) Asimismo, podrá aplicarse una penalización de Stop & Go o Drive Through en la carrera. Estas sanciones deben recoger el momento de su aplicación, (como norma habitual en las tres primeras vueltas).
- c) La reiteración de una misma infracción a lo largo de la competición o de la temporada, podrá suponer la aplicación de una sanción más grave de la inicialmente prevista.

## **ANEXO 2 – SEÑALIZACIÓN BANDERAS**



**Bandera Roja:**

el 02 Marzo 2024

Esta bandera deberá ser agitada en la línea de salida cuando se haya decidido parar una tanda de entrenamientos o la carrera, y simultáneamente en cada puesto de vigilancia del circuito. La bandera roja también podrá ser utilizada por el Director de Carrera o su representante para el cierre de la pista



**Bandera a cuadros negros y blancos:**

Esta bandera deberá mostrarse agitada; significa el final de una tanda de entrenamientos o de la carrera.



**Bandera negra:**

Esta bandera deberá utilizarse para informar a un piloto determinado que deberá entrar en el "Pit Lane" la próxima vez que pase por su entrada, y pararse en su box (garaje) o en el lugar designado en el reglamento particular o en el reglamento del campeonato. Si por cualquier motivo, el piloto no respeta esta instrucción, esta bandera no se mostrará durante más de cuatro vueltas consecutivas.

La decisión de mostrar esta bandera es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, y el equipo afectado será inmediatamente informado de la decisión.



**La bandera negra con un disco naranja (de 40 cm. de diámetro):**

Esta bandera deberá utilizarse para informar a un piloto determinado que su vehículo tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción del Jefe de los Comisarios Técnicos, el vehículo podrá volver a salir a la carrera.



**Bandera negra y blanca dividida diagonalmente:**

Esta bandera no deberá mostrarse más de una vez, y constituye una advertencia, que indica al piloto afectado que ha sido notificado por comportamiento no deportivo.



**Bandera amarilla:**

Es una señal de peligro, y deberá mostrarse a los pilotos de dos maneras, con los siguientes significados:

- Una sola bandera agitada: Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o sobre una parte de ella.
- Dos banderas agitadas: Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección o para detenerse. Un peligro obstruye total o parcialmente la pista.



**Bandera amarilla con franjas rojas:**

Esta bandera deberá mostrarse inmóvil a los pilotos para advertirles de una disminución de adherencia, debida a la presencia de aceite o de agua sobre la pista en la zona de influencia de la bandera.



**Bandera azul:**

Deberá ser agitada normalmente para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado. No tiene el mismo significado en los entrenamientos que en la carrera.

Durante los entrenamientos:

- Ceda el paso a un vehículo más rápido que se dispone a adelantarlo.

Durante la carrera:

- Esta bandera deberá mostrarse normalmente a un vehículo que va a ser adelantado por otro que cuando complete esta maniobra contará con una vuelta de ventaja sobre el vehículo adelantado, y, cuando se presenta, el piloto afectado deberá permitir al vehículo que le sigue que adelante en la primera ocasión.



**Bandera blanca:**

Esta bandera deberá agitarse. Se utiliza para indicar al piloto afectado que hay un vehículo mucho más lento sobre el sector de la pista controlado por este puesto de vigilancia.



**Bandera verde:**

Esta bandera deberá utilizarse para indicar que la pista ha quedado libre, y deberá mostrarse agitada en el puesto de comisarios que hubiera necesitado la utilización de una o varias banderas amarillas, inmediatamente después de acabado el incidente.

Podrá igualmente indicar el inicio de una vuelta de calentamiento o el comienzo de una tanda de entrenamientos, si el Director de carrera lo Juzga necesario.



**Bandera nacional:**

Esta bandera se utiliza normalmente para dar la salida a la carrera. La señal de salida deberá darse bajando la bandera que, en lo que respecta a las pruebas con salida parada, no deberá elevarse por encima de la cabeza antes de que todos los coches se hayan parado, y en ningún caso durante más de diez segundos.