



# **REGLAMENTO FBEA DE CIRCUITO 2009**

INDICE

1.- CAMPEONATO – CALENDARIO Y REGLAS GENERALES.

- 1.1.- CALENDARIO.-
- 1.2.- PRUEBAS PUNTUABLES.
- 1.3.- CARACTER DE LAS PRUEBAS.
- 1.4.- AMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO.
- 1.5.- ASPIRANTES.
- 1.6.- LICENCIAS.
- 1.7.- ORGANIZADORES.
- 1.8.- OFICIALES.
- 1.9.- PUBLICIDAD.
- 1.10.- SEGUROS.
- 1.11.- RESPONSABILIDAD DE LOS CONCURSANTES.

2.- PRUEBAS DEL CAMPEONATO.

- 2.1.- INSCRIPCIONES.
- 2.2.- VEHICULOS ADMITIDOS.
- 2.3.- CATEGORIAS
- 2.4.- PESOS.
- 2.5.- LIMITACION DE NEUMATICOS DURANTE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA.
- 2.6.- COMBUSTIBLE.

3.- PUNTUACIONES, CLASIFICACIONES Y TROFEOS DE LAS PRUEBAS DEL CAMPEONATO.

- 3.1.- PUNTUACIONES DE CADA PRUEBA DE VELOCIDAD, PERSECUCIÓN Y HABILIDAD.
- 3.2.- TROFEOS DE LAS PRUEBAS.

4.- PUNTUACION Y TROFEOS CAMPEONATO.-

- 4.1.- PUNTUACION PARA EL CAMPEONATO DE BALEARES DE VELOCIDAD, PERSECUCIÓN Y HABILIDAD EN CIRCUITO 2009
- 4.2.- TROFEOS FINAL DEL CAMPEONATO.

5.- NORMAS GENERALES Y DESARROLLO DE LAS CARRERAS.

- 5.1.- NUMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO.
- 5.2.- VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS.
- 5.3.- NUMERO DE COCHES PARTICIPANTES.
- 5.4.- VUELTAS CRONOMETRADAS Y ORDEN DE SALIDA PRUEBAS VELOCIDAD.-
- 5.5.- TELEMETRIA.-
- 5.6.- CONDUCTA DE PILOTOS Y ASISTENCIAS EN EL CIRCUITO.-
- 5.7.-ASISTENCIA EN LOS STANDS.
- 5.8.- CONDUCTA DE PILOTOS EN LA PISTA.-
- 5.9.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES.
- 5.10.- SANCIONES Y RECLAMACIONES
- 6.- DESARROLLO DE LA CARRERA.-
- 6.1.- BRIEFING.
- 6.2.- ENTRENAMIENTOS LIBRES.
- 6.3.- ENTRENOS CRONOMETRADOS (CRONOS)
- 6.4.- SALIDA DEL PIT LANE PARA INCORPORARSE A LA PISTA.
- 6.5.- ZONA DE DESACELERACION.

7.- DESARROLLO DE LA CARRERA DE VELOCIDAD.

- 7.1.- PARRILLA DE SALIDA CARRERA VELOCIDAD.
- 7.2.- NUMERO DE MANGAS Y PUNTUACIÓN.-

7.3.- PROCEDIMIENTO ABREVIADO DE SALIDA PRUEBA VELOCIDAD.

7.4.-PROCEDIMIENTO DE SALIDA PRUEBA VELOCIDAD.

7.5.- VUELTA DE CALENTAMIENTO.-

7.6.- INTERRUPCION DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS.

7.7.- CARRERA NEUTRALIZADA.

7.8.-PENALIZACION EN TIEMPO (STOP AND GO)

7.9.- PENALIZACIÓN EN PUNTOS.-

8.- DESARROLLO DE LA CARRERA DE PERSECUCIÓN.-

8.1.- PARRILLA DE SALIDA: PERSECUCION

8.2.- FORMACION DE PARRILLA Y SALIDA A PISTA CARRERA DE PERSECUCION.

8.3.- MANGAS Y PUNTUACIÓN DE LA CARRERA DE PERSECUCION.

8.4.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA Y CARRERA.

9.- CARRERA DE HABILIDAD.

9.1.- PARRILLA DE SALIDA: HABILIDAD

9.2.- DESARROLLO DE LA CARRERA.-

10.- GENERAL DE LAS 3 MODALIDADES.-

10.1.- LLEGADA.

10.2.- PARQUES CERRADOS.

10.3.- CLASIFICACION.

10.4.- CLASIFICACIÓN FINAL DE LA PRUEBA PARA ENTREGA DE TROFEOS.

10.5.- ENTREGA DE TROFEOS DE LA CARRERA.

11.- SEÑALIZACION.

11.1.- BANDERAS DE SEÑALIZACIÓN

11.2.- Banderas utilizadas exclusivamente por el Director de Carrera o su adjunto.

11.3.- Banderas utilizadas en los puestos de vigilancia.

11.4.- DESCRIPCIÓN DE LAS BANDERAS.

11.5.- BANDERAS (dibujos).

## **REGLAMENTO DEL CAMPEONATO FBEA 2009 AUTOMOVILISMO EN CIRCUITO.**

### **1.- CAMPEONATO – CALENDARIO Y REGLAS GENERALES.**

#### **1.1.- CALENDARIO.-**

La FBEA convoca el CAMPEONATO DE BALEARES 2009 AUTOMOVILISMO EN CIRCUITO, compuesto de 6 Pruebas, con arreglo al siguiente Reglamento y Calendario:

1ª Campeonato Baleares de Circuito:	19 Abril
2ª Campeonato Baleares de Circuito:	17 Mayo
3ª Campeonato Baleares de Circuito:	5 Julio
4ª Campeonato Baleares de Circuito:	6 Septiembre
5ª Campeonato Baleares de Circuito:	25 Octubre
6ª Campeonato Baleares de Circuito:	22 Noviembre
Reserva:	6 Diciembre

La FBEA podrá por circunstancias de fuerza mayor, eliminar cualquier carrera del campeonato o cambiar su fecha en el calendario.

#### **1.2.- PRUEBAS PUNTUABLES.**

Serán puntuables todas las pruebas del Campeonato de Baleares en Circuito FBEA 2009 inscritas en el Calendario Deportivo de la FBEA para el año 2009, y relacionadas en este Reglamento.

#### **1.3.- CARACTER DE LAS PRUEBAS.**

Todas las pruebas del Campeonato FBEA de circuito 2009, tendrán categoría de prueba AUTONOMICA y NACIONAL.

#### **1.4.- AMBITO DEL PRESENTE REGLAMENTO.**

El presente Reglamento Deportivo es de aplicación en todas las pruebas de Carácter Autónomo FBEA que se celebren en la especialidad de Automovilismo en Circuito en Baleares.

Todos los pilotos, concursantes y oficiales participantes en los Campeonatos de Baleares FBEA en Circuito, se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, observando las siguientes disposiciones por orden de prelación:

- a) El Reglamento Particular de la Prueba
- b) El presente Reglamento Deportivo
- c) El CDI (en lo que sea de aplicación)

#### **1.5.- ASPIRANTES.**

Este Campeonato está abierto a todos los Pilotos que estén en posesión de una licencia expedida por la FBEA 2009.

#### **1.6.- LICENCIAS.**

Todos los pilotos, concursantes y oficiales participantes en el Campeonato Federación Balear de Escuderías de Automovilismo en Circuito, deberán ser titulares de la Licencia correspondiente válida para el año en curso.

#### **1.7.- ORGANIZADORES.**

El organizador de la prueba deberá ser un club o una agrupación deportiva aceptada por la F.B.E.A.

Si al Organizador de una Prueba por cualquier motivo, le fuera retirado el Permiso de Organización para realizar la prueba, la F.B. E.A. podrá designar otro Organizador para la misma. El organizador suministrará a la F. B. E..A. el Reglamento Particular de la Prueba, como mínimo 10 días antes de celebrarse.

#### **1.8.- OFICIALES.**

El Organizador nombrará los oficiales, entre los titulares de licencias F.B.E.A

Y sus nombres y número de licencia constarán en el Reglamento Particular de la Prueba.

Como mínimo se nombrarán:

Tres Comisarios Deportivos.

Un Director de Carrera.

Un Secretario de Carrera.

Un Cronometrador.

Un Comisario Técnico.

Un número de Comisarios Señalizadores que sean suficientes para cubrir los puestos de control.

### **1.9.- PUBLICIDAD.**

Queda autorizada la publicidad comercial sobre los vehículos participantes. Los Concursantes, deberán manifestar al formalizar su inscripción, ACEPTAR o NO la publicidad contratada por la Organización, en caso de no producirse se entenderá que es ACEPTADA y deberán colocarla obligatoriamente en sus vehículos durante toda la Prueba. Además de lo previsto en este artículo, estará sometido a lo dispuesto en el reglamento particular de la prueba.

### **1.10.- SEGUROS.**

Todas la Pruebas a celebrar puntuables para el Campeonato FBEA en Circuito, deberán contar con el SEGURO OBLIGATORIO que estipula la Federación Balear de Escuderías de Automovilismo, y las normas que la misma estipule.

### **1.11.- RESPONSABILIDAD DE LOS CONCURSANTES.**

Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, las Prescripciones FBEA, Copas, Trofeos, los Reglamentos Deportivos, Técnicos y Particulares y otros aplicables y el presente Reglamento Deportivo.

Si un concursante no puede estar presente en la prueba, se considerará representante al piloto del vehículo. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada, durante toda la carrera de un coche inscrito, es de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la Prueba y es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concursante. Los concursantes deben asegurar que sus coches cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

El hecho de presentar un coche a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad a los Reglamentos.

## **2.- PRUEBAS DEL CAMPEONATO.-**

### **2.1.- INSCRIPCIONES.**

Los derechos de inscripción en las Pruebas del CAMPEONATO DE BALEARES 2009 FBEA. en Circuito, serán determinados libremente por las Entidades Organizadoras, con un límite máximo que fijará cada año la FBEA y que para el 2009 será de 300 € como máximo.

Las solicitudes de inscripción para participar en una Prueba deben ser remitidas a la Entidad Organizadora que indiquen los correspondientes Reglamentos Deportivos Particulares dentro de los plazos previstos en los mismos acompañadas de los derechos de inscripción previstos.

Las solicitudes de inscripción deberán constar de:

El nombre, dirección completa y número de teléfono del Concursante y número de Licencia.

El nombre, dirección completa y número de teléfono de Piloto y número de Licencia.

La marca, modelo, cilindrada total del vehículo inscrito y DIVISION a la que se inscribe.

El Grupo de procedencia del Vehículo o la reglamentación a que se acoge.

Las solicitudes de inscripción deberán estar firmadas por el Concursante y el conductor.

Se deberá acompañar la solicitud con los derechos de inscripción.

El mismo vehículo no podrá inscribirse más que una sola vez en cada prueba.

Todo piloto que vaya a participar esta obligado a inscribir su vehículo en la clase y grupo que le corresponda según sus características, la responsabilidad de un incorrecta o intencionada inscripción en otra clase o grupo que no le corresponda, será del piloto, y le podrá acarrear la exclusión de la prueba, o del campeonato.

En cada carrera de un mismo meeting, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los coches de reserva.

### **2.2.- VEHICULOS ADMITIDOS.**

Serán admitidos en el presente Campeonato, todos los vehículos homologados por la F.I.A. y por la R.F.E.A., incluyendo todos los que hayan perdido la homologación. Asimismo serán admitidos también todos los vehículos procedentes de las Copas Monomarcas, CM, Formulas, CarCross, Prototipos, Legendcars y Garbi, divididos en las siguientes clases y divisiones.

### **2.3.- CATEGORIAS**

#### **CLASE I VEHICULOS TURISMO. (GRUPOS, A - A2 - )**

DIVISION 1ª	de 0	a	1.600 cc.
DIVISION 2ª	de 1.601 cc.	a	2.000 cc.
DIVISION 3ª	de 2001 cc.		en adelante

#### **CLASE I VEHICULOS TURISMO. (GRUPOS, - N - I - R)**

DIVISION 1ª	de 0	a	1.600 cc.
DIVISION 2ª	de 1.601 cc.	a	2.000 cc.
DIVISION 3ª	de 2001 cc.		en adelante
<b>CLASE II VEHICULOS HISTORICOS</b>			
DIVISION 1ª	de 0	a	1.600 cc.
DIVISION 2ª	de 1.601 cc.	a	2.000 cc.
DIVISION 3ª	de 2001 cc.		en adelante
<b>CLASE III VEHICULOS FORMULAS</b>			
DIVISION 1ª	de 1.000 cc.	a	2.000 cc
<b>CLASE IV VEHICULOS CAR CROSS</b>			
DIVISION 1ª	de 0	a	900 cc.
<b>CLASE V VEHICULOS CM</b>			
DIVISION 1ª	de 0	a	1000cc.
<b>CLASE VI VEHICULOS PROTOTIPOS</b>			
DIVISION 1ª	de 0	a	2000cc.
<b>CLASE VII VEHICULOS LEGENDCARS</b>			
DIVISION 1ª	de 0	a	1300cc.
<b>CLASE VIII VEHICULOS GARBI</b>			
<b>CLASE XI VEHICULOS E2</b>			

#### 2.4.- PESOS.

El peso de cada coche será verificado durante la Prueba de la manera prevista en los Reglamentos Deportivos o Técnicos Particulares.

En los casos en los que estos reglamentos no contemplen un procedimiento de pesaje, el peso de cualquier vehículo podrá ser verificado al final de los entrenamientos o carrera, a requerimiento de los Comisarios Deportivos o Director de Carrera,

Se admitirá una tolerancia de peso de 3Kg.

La báscula de referencia aprobada por la F.B.E.A. será la única cuyas mediciones se consideraran válidas y estas serán inapelables.

Durante el procedimiento de pesaje, ninguna materia o sustancia sólida. Líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea podrá ser colocada ni sacada del coche. Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar la exclusión del coche afectado o la anulación de los tiempos de entrenamiento. Salvo que el Reglamento de su GRUPO o el Reglamento a que se acoja, no permita un PESO MENOR, los pesos mínimos, deberán respetar esta tabla según la cilindrada:

CLASE I (vehículos tipo turismo):

Hasta	1.400 cc.		650	Kg.
de	1.401 cc a	1.600 cc	750	kg.
de	1.601 cc a	2.000 cc	850	Kg.
de	2009 cc a	2.600 cc	950	Kg.
de	2.601 cc	en adelante	1.050	Kg.

CLASE II (prototipos):

de	1.401 cc a	2.000 cc	450	Kg.
----	------------	----------	-----	-----

CLASE FORMULAS:

de	1000 cc a	2000 cc	450	Kg.
----	-----------	---------	-----	-----

El resto de clases según su reglamento.

#### 2.5.- LIMITACION DE NEUMATICOS DURANTE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA.

La limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carrera y su forma de verificación durante la Prueba estará prevista en los Reglamentos Deportivos o Técnicos Particulares correspondientes.

En los entrenamientos libres, los neumáticos a utilizar son libres en calidad y número, los neumáticos de agua son libres.

Durante los entrenos y la carrera no está permitido calentar los neumáticos con medios artificiales, o calefactores, su incumplimiento acarreará la exclusión de la carrera.

Corresponde al Director de Carrera, y sólo a él, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos cronometrados y la carrera, 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 la Línea de los Stands y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista.

La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia está prohibido

durante los entrenamientos cronometrados y la carrera.

El Director de Carrera así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos que pudiera llevar a los Comisarios Deportivos a anular todos los tiempos realizados por el piloto en cuestión durante la sesión de entrenamientos o a la exclusión de la carrera.

## 2.6.- COMBUSTIBLE.

El tipo de gasolina oficial a utilizar por los vehículos, siempre que el Reglamento Deportivo Particular no indique otra cosa, será el que se pueda adquirir en las estaciones de servicio, sin adición de ningún otro producto, solo está permitido la mezcla de aceite.

La utilización de gasolinas diferentes de la oficial extrañará la exclusión de la prueba y la comunicación a los órganos disciplinarios para la aplicación, si procede, de otras sanciones.

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.

El llenado de gasolina se hará por gravedad, con el piloto fuera del vehículo y el motor parado.

## 3.- PUNTUACIONES, CLASIFICACIONES Y TROFEOS DE LAS PRUEBAS.

### 3.1.- PUNTUACIONES DE CADA PRUEBA DE VELOCIDAD, PERSECUCIÓN Y HABILIDAD.

Cada manga celebrada puntuará independientemente y se le atribuirán los puntos según el siguiente baremo, si los participantes de una categoría son 5 pilotos o mas puntuarán:

	Puntos		Puntos
1º	20	10º	8
2º	18	11º	7
3º	16	12º	6
4º	14	13º	5
5º	13	14º	4
6º	12	15º	3
7º	11	16º	2
8º	10	17º	1
9º	9	18º	0
		19º	0

Si en una Prueba participan solo 4 pilotos de una categoría, puntuarán:

1º	18	Puntos
2º	16	“
3º	14	“
4º	13	“

Si en una Prueba participan solo 3 pilotos de una categoría, puntuarán:

1º	16	Puntos
2º	14	“
3º	13	“

Si en una Prueba participan solo 2 pilotos de una categoría, puntuarán:

1º	14	Puntos
2	13	“

Si en una Prueba participan 1 solo pilotos de una categoría, puntuarán:

1º	0	Puntos
----	---	--------

En Velocidad y Persecución, para clasificarse y puntuar en una Manga deberá haber recorrido como mínimo el 50% de las vueltas establecidas si el número de vueltas es par, o la mitad mas una si el número de vueltas es impar. Se computarán como vueltas recorridas todas aquellas en las que haya cruzado por delante la línea de meta. No es necesario para clasificarse y puntuar en una Manga, pasar por la línea de meta en la vuelta final de la Prueba.

Para determinar el número de pilotos para aplicar los puntos, se considerarán los inscritos en la Carrera.

La Puntuación de cada Prueba será la suma de los puntos de cada una de las mangas, de que conste la Carrera . Ganará la Prueba el que haya conseguido mayor puntuación. En caso de empate a puntos ganará la Prueba el que haya conseguido mejor crono y si persiste el empate, el que estuviera mejor clasificado en el Campeonato antes de la Prueba.

En las pruebas de Habilidad se podrá penalizar como se describe en el punto: 9.2.- DESARROLLO DE LA PRUEBA

## DE HABILIDAD

En cada una de las Pruebas puntuables se establecerá una clasificación por cada División.

### **3.2.- TROFEOS DE LAS PRUEBAS.**

En todas las Pruebas puntuables del Campeonato de Baleares 2009 FBEA en Circuitos, se deberán entregar trofeos a los tres primeros clasificados de cada categoría.

## **4.- PUNTUACION Y TROFEOS CAMPEONATO.-**

### **4.1.- PUNTUACION PARA EL CAMPEONATO DE BALEARES DE VELOCIDAD, PERSECUCIÓN Y HABILIDAD EN CIRCUITO 2009**

La puntuación total de cada Prueba, computará para el Campeonato de Baleares de cada modalidad. Se declarará Campeón de Baleares aquel piloto que sume mayor número de puntos de los puntos totales de cada una Prueba de las realizadas. Los posibles empates finales del Campeonato se resolverán por mayor cantidad de 1ºs en las Pruebas y 2ºs si persiste el empate y 3ºs si persiste el empate y sucesivamente.

La FBEA podrá, de oficio o por denuncia, previa consulta y comprobación de los documentos de las Pruebas aportados por los Organizadores, corregir fallos de puntuación si los hubiere, que no afectarán a las Pruebas ya cerradas, pero si a la puntuación del Campeonato.

### **4.2.- TROFEOS FINAL DEL CAMPEONATO.**

Se entregarán los siguientes trofeos para los ganadores del Campeonato FBEA. de Circuito 2009.

Placa o Trofeo al Campeón y Subcampeón de cada Categoría.

## **5.- NORMAS GENERALES Y DESARROLLO DE LAS CARRERAS.**

### **5.1.- NUMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO.**

Durante todas las Pruebas del Campeonato, cada coche llevará el número de carrera correspondiente que se le haya asignado, y la publicidad que el ORGANIZADOR haya impuesto. El tamaño, forma y color de los números de competición colocados sobre el vehículo deben estar de acuerdo con la normativa F.I.A. y F.B.E.A. vigente.

El nombre del piloto estará también inscrito sobre la carrocería, legible en el exterior del habitáculo, de acuerdo con la normativa establecida en los Reglamentos, la bandera autonómica y/o nacional y grupo sanguíneo.

### **5.2.- VERIFICACIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS.**

Durante las verificaciones técnicas y Administrativas preliminares, que se realizarán antes de los entrenamientos según el horario marcado en el Programa, los concursantes deberán tener disponibles todos los documentos exigidos en el Reglamento Particular de la Prueba.

**Todo piloto que vaya a participar esta obligado a inscribir su vehículo en la clase y grupo que le corresponda según sus características, la responsabilidad de un incorrecta o intencionada inscripción en otra clase o grupo que no le corresponda, será del piloto, y le podrá acarrear la exclusión de la prueba, o del campeonato.**

El Director de Carrera o el responsable médico pueden solicitar a un piloto que se someta a un examen médico en cualquier momento durante el transcurso de la Prueba.

Las verificaciones técnicas preliminares de los coches serán efectuadas en el lugar atribuido a cada prueba. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular.

Los números de carrera y la publicidad impuesta por el ORGANIZADOR, deberán figurar sobre el coche en las verificaciones técnicas.

Ningún coche 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).

Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones no serán autorizados a tomar parte ni en entrenamientos ni en carrera excepto por derogación acordada por los Comisarios Deportivos.

Cualquier coche 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 que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá ser presentado a los Comisarios Técnicos para una verificación.

El Director de Carrera pueden solicitar, durante cualquier momento de los entrenamientos o carrera, que los Comisarios Técnicos verifiquen las condiciones de cualquier coche que se haya visto envuelto en un accidente o que de motivos de falta de seguridad.

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos clasificatorios y mangas, se someterán a verificación técnica el número de vehículos previsto en los Reglamentos Deportivos o Técnicos Particulares correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

Inmediatamente después de la llegada de la carrera todos los coches clasificados irán directamente al Parque Cerrado.

Cualquier coche clasificado que no se presente inmediatamente en el Parque Cerrado después de la carrera será excluido.

Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales debidamente designados que serán responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes y pilotos.

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

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 le serán devueltas al concursante en el plazo más breve posible. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del concursante o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintare con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto, debidamente anunciado, de verificación de una pieza retenida, no podrá formularse protesta alguna referida al origen de las piezas retenidas.

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

En cada carrera de un mismo meeting, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los coches de reserva, excepto si el vehículo con el cual se ha inscrito, se averiara antes de participar en los entrenos, y en el caso que fuera durante los entrenos, sería preciso la autorización del director de carrera, y en estos casos podrá ser sustituido el vehículo realizando la correspondiente revisión técnica. En el caso que antes o durante los entrenos se averiara el vehículo y fuera preciso desplazarlo fuera del recinto, para ser reparado, deberá ser autorizado por el director de carrera a seguir participando siempre y cuando aun no haya participado en ninguna manga de carrera.

### **5.3.- NUMERO DE COCHES PARTICIPANTES.**

El número de coches autorizados a tomar la salida en la carrera y en los entrenamientos, será de veinte en pista, no obstante los Comisarios Deportivos a petición del Director de Carrera podrán modificar el número de vehículos a tomar la salida en cada manga, y podrán ser agrupadas por varias Divisiones.

Si el número de coches inscritos en alguna prueba superase el número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos, se organizarán tantas mangas de entrenamientos (agrupadas por las Divisiones más afines) como fuere necesario dividiendo a los vehículos, según determinen los reglamentos Deportivos Particulares o, en los casos no previstos, según el criterio de los Comisarios Deportivos.

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

### **5.4.- VUELTAS CRONOMETRADAS Y ORDEN DE SALIDA PRUEBAS VELOCIDAD.-**

Se procederá a un mínimo de una vuelta de calentamiento seguida de dos vueltas cronometradas. Se considerará válida la mejor de las dos vueltas cronometradas. Se podrá sustituir por la vuelta más rápida cronometrada con transponder durante los éntrenos oficiales. Los cronos determinarán el orden de salida de la 1ª Manga, que será por orden de los mejores cronos. El orden de salida de la 2ª Manga, será el orden de llegada de la 1ª Manga. El orden de salida de la 3ª Manga, si la hubiera, será el orden de llegada de la 2ª. El orden de salida de las vueltas de cronos, será por sorteo o por orden de nº de dorsal.

### **5.5.- TELEMETRIA.-**

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 Pits 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.

### **5.6.- CONDUCTA DE PILOTOS Y ASISTENCIAS EN EL CIRCUITO.-**

La conservación y el buen uso de las instalaciones del Circuito, es responsabilidad del piloto y concursante y de todos los miembros del equipo. Las faltas cometidas al respecto de esta norma serán sancionadas por los Comisarios Deportivos con toda dureza.

Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito que se encuentre en la zona de paddock, en los stands, o dentro del pit-iane, deberán llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos, en lugar visible.

Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane, dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la carrera, que se esté desarrollando en ese preciso momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.

**Está totalmente prohibido que cualquier persona de asistencia, irrumpa en la pista para proporcionar ayuda a cualquier piloto, durante la carrera, sin autorización del Director de carrera, no cumplir dicha prohibición comportará la exclusión del piloto al que corresponda la asistencia.**

### **5.7.-ASISTENCIA EN LOS STANDS.**

Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane se denomina "VIA EXTERIOR" La vía más próxima a los stands se denomina "VIA INTERIOR".

La única zona donde está permitido trabajar en los coches es en la zona de paddock. Los concursantes no podrán pintar rayas o marcas en ninguna zona del Pit Lane o del paddock. Todo vehículo que se encuentre en la "VIA INTERIOR O EXTERIOR" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

Si algún material ha sido dejado por descuido en las vías, debe ser retirado inmediatamente. Los coches sólo podrán entrar en las vías de box si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el coche está siendo empujado por mecánicos.

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrán ser realizadas en la zona de paddock asignada a cada concursante.

En la zona de Boxes, está PROHIBIDO FUMAR.

Está prohibido abastecer de aceite durante la carrera y entrenamientos Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

La zona de los stands, paddock y Pit Lane está prohibida para los menores de 12 años.

Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de los stands, en la pista y en todo el Pit Lane.

En el momento del repostaje, el vehículo deberá tener el motor parado, no podrá realizarse otra operación distinta sobre él y el piloto deberá estar obligatoriamente fuera del habitáculo. Los equipos deberán disponer del material de protección contra incendios necesario para garantizar una suficiente seguridad en el proceso de repostaje.

Para repostar gasolina siempre tiene que ser con la presencia de una persona de asistencia con un extintor en la mano.

Todo piloto tendrá que tener obligatoriamente en su stand, un extintor de capacidad mínima de 1 Kg

### **5.8.- CONDUCTA DE PILOTOS EN LA PISTA.-**

Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus coches en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de exclusión. Únicamente, un coche puede ser empujado en dirección contraria para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios.

Un piloto no puede jamás empujar su propio coche.

Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar solo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones del Código relativas a la conducción en circuito.

En particular están prohibido ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera. La infracción de esta norma será penalizada. La penalización podrá llegar hasta la exclusión de la prueba.

La circulación por el Pit Lane, desde su entrada en él, y tanto durante los entrenamientos como durante la carrera se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad inferior y aproximada de 5 km/h, a criterio del Director de Carrera. El incumplimiento de esta norma, será castigada con la ELIMINACION DE CARRERA. Y no se aceptará ninguna reclamación al respecto de la misma.

Cualquier **maniobra de exhibición o peligrosa en la zona de box, pit lane o paddock**, será sancionada con la eliminación de la carrera, y si se considera grave se podrá abrir un expediente de exclusión definitiva del campeonato.

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

Si el piloto del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los comisarios podrán señalarle el hecho por medio de la bandera azul, advirtiéndole así que otro piloto quiere sobrepasarse. Todo piloto que no respete dicha bandera azul será penalizado como mínimo con un Stop and Go por el Director de Carrera.

Las infracciones sistemáticas o repetidas podrán entrañar la exclusión de la carrera.

Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites de la pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda.

Sin embargo, maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como el cambio imprevisto de dirección, la aglomeración voluntaria de vehículos en el interior o exterior de las curvas o el cambio anormal de dirección están estrictamente prohibidas y extrañarán penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta peligrosa puede entrañar la exclusión.

Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes.

No está permitido rodar constantemente juntos a varios coches, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

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

La misma penalización será aplicada a los pilotos que zigzagueen sobre la pista para evitar ser adelantados por otros conductores.

La evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista), podrá entrañar la exclusión de carrera de los pilotos en cuestión.

La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén en carrera.

El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

Si un vehículo se detiene en la Pista o si la abandona, el primer deber de los Comisarios de Pista debe ser el de empujarle a un lugar seguro. Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado 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. Una vez en posición segura, es posible volver a poner en marcha un vehículo por sus propios medios para salir a la Pista con toda seguridad. Esta operación puede ser efectuada bajo la supervisión de un Comisario.

Cuando un vehículo no sea capaz de reincorporarse a la competición por sus propios medios desde la primera línea de protección, podrá ser retirado al exterior de la misma, y, en este caso, se considerará que ha abandonado la competición en el momento que sufrió el incidente que provocó su salida de la Pista.

Excepto en la zona del Paddock, en los stands o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un coche debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo de su coche, tanto en entrenamiento como en carrera.

Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el comienzo del procedimiento de salida hasta el levantamiento del Parque Cerrado ninguna materia o sustancia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del coche.

Excepto en los casos autorizados específicamente por el Código o el Reglamento Deportivo, nadie excepto el piloto, puede tocar un coche parado, a menos que se encuentre en los stands o en la parrilla de salida.

Si un coche se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en los stands.

Está prohibido bajo pena de exclusión empujar un vehículo a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada.

Todo vehículo abandonado aunque sea momentáneamente, por su conductor sobre el circuito, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono, será considerado como retirado de la carrera.

Es estrictamente obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de Circuito deberán llevar siempre la vestimenta ignífuga completa y casco especificados en el Anexo L del C.D.I.

Cualquier infracción cometida contra las disposiciones del Código o el Reglamento Deportivo relacionadas o relativas a la disciplina general de seguridad podrá comportar la exclusión de la prueba del coche y de piloto afectados.

#### **5.9.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES.**

Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y en todo caso publicadas en el Tablón Oficial de anuncios, que dará fe de la publicación. Todas las clasificaciones y resultados de las pruebas y de la carrera así como todas las decisiones de los oficiales de la Prueba serán colocados sobre el tablón oficial de anuncios.

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

Los concursantes deberán estar localizables durante toda la duración de la prueba. En caso contrario serán objeto de una multa inflingida por los Comisarios Deportivos.

#### **5.10.- SANCIONES Y RECLAMACIONES**

Los Comisarios Deportivos pueden infligir tanto las penalizaciones especialmente previstas por el Reglamento Deportivo como cualquier otra penalización que dispongan en virtud del CDI.

Podrán igualmente actuar en este sentido bajo demanda del Director de Carrera. Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un Incidente y que piloto(s) está o están implicados en el mismo. No obstante, el Director de Carrera será el único encargado de infligir una penalización STOP and GO no obstante deberá informar a los Comisarios Deportivos de los detalles y las causas de dichas penalizaciones. Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes Penalizaciones a cualquier piloto implicado en un Incidente:

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo. (Stop and go)
- Penalización en puntos.
- Exclusión de una o varias Mangas.
- Exclusión de la Prueba

#### **6.- DESARROLLO DE LA CARRERA.-**

##### **6.1.- BRIEFING.**

El Director de Carrera realizará un briefing en el lugar y a la hora designado para dicha reunión en el Programa. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los coches admitidos para participar en la carrera deberán estar presentes durante todo el briefing, y firmar la hoja de presencia.

Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al briefing. Cualquier concursante o piloto ausente podrá ser sancionado. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para comunicarle la penalización que le será impuesta y proporcionarle los detalles del briefing.

##### **6.2.- ENTRENAMIENTOS LIBRES.**

Habrà al menos una sesión de entrenamientos Libres de una duración mínima efectiva de 10 minutos, divididos en 2 Grupos: Estos podrán subdividirse en grupos de varias Divisiones si el número de participantes lo requiere.

Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los stands, en la pista así como las medidas de seguridad serán las mismas en vigor durante la carrera.

Dentro de los Entrenos Libres podrán efectuarse, los Entrenos Cronometrados.

##### **6.3.- ENTRENOS CRONOMETRADOS (CRONOS)**

Se procederá a un mínimo de una vuelta de calentamiento seguida de dos vueltas cronometradas. Se considerará válida la mejor de las dos vueltas cronometradas. Se podrá sustituir por la vuelta más rápida cronometrada con transponder durante los Entrenos oficiales.

Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos

clasificatorios y haber realizado un tiempo que le califique, excepto por decisión de los Comisarios Deportivos. Los Comisarios Deportivos pueden aceptar la salida de vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación por razones de causa mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.

No superar el número máximo de vehículos de una prueba.

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

El Director de Carrera puede interrumpir los entrenamientos tantas veces y por tanto tiempo como crea necesario, para despejar la pista o permitir la retirada de un coche.

Salvo imposibilidad manifiesta este tiempo deberá ser recuperado, al menos para cumplir los mínimos de entrenamiento marcados. Sólo en los casos de entrenamientos libres contemplados en el Reglamento Particular de la Prueba se podrá renunciar a prolongar el período de entrenamientos después de una interrupción de este tipo.

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

#### **6.4.- SALIDA DEL PIT LANE PARA INCORPORARSE A LA PISTA.**

Durante los entrenamientos un semáforo rojo verde, ó un oficial señalizados con banderas verde y roja estará colocado a la salida de los stands. Los coches sólo podrán salir del pit-lane cuando el semáforo verde esté encendido o la bandera verde.

El incumplimiento de esta norma será penalizado con la EXCLUSION.

#### **6.5.- ZONA DE DESACELERACION.**

La zona de deceleración forma parte del área de boxes.

En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a boxes por la zona de deceleración. Todo incumplimiento de esta regla extrañará la exclusión.

Cualquier conductor que tenga intención de dejar la pista o de volver a la zona de boxes deberá manifestado con la antelación suficiente y asegurarse de poderlo hacer sin peligro.

Cuando un vehículo, entre en la zona de desaceleración, éste deberá reducir la velocidad bruscamente, y circular a velocidad máxima de 5 Km/h. por toda la zona de boxes.

### **7.- DESARROLLO DE LA CARRERA DE VELOCIDAD.**

#### **7.1.- PARRILLA DE SALIDA CARRERA VELOCIDAD.**

Al final de la última sesión de entrenamientos clasificatorios se publicará oficialmente la lista de los vehículos y pilotos que hayan realizado los mejores tiempos, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera de Velocidad.

Si el número de vehículos calificados durante los entrenamientos cronometrados es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera de Velocidad, se efectuaran varias mangas de carrera agrupados por Divisiones.

Cualquier concursante cuyo coche no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga buenas razones para creer que su coche no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera antes de este momento.

Si se retiraran uno o más coches, sus espacios de la parrilla de salida de la prueba de Velocidad, serán completados por el orden que le corresponda.

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

La parrilla de salida en las pruebas de Velocidad, será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto en la sesión de entrenamientos cronometrados.

Si dos o más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo ha obtenido primero.

El piloto más rápido en los entrenamientos cronometrados tomará la salida de la carrera en la posición de la parrilla marcada como Pole Position. El segundo puesto de la parrilla será ocupado por el segundo clasificado y así sucesivamente. Si falta 1 piloto, su lugar será ocupado por el siguiente.

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

La parrilla de salida en las pruebas de Persecución serán por sorteo o por número de dorsal.

La parrilla de salida en las pruebas de Habilidad serán por sorteo o por número de dorsal.

#### **7.2.- NUMERO DE MANGAS Y PUNTUACIÓN.-**

Se harán entre 2 a 4 mangas de entre 3 a 16 vueltas cada una. La primera salida por orden de los mejores cronos, la 2ª por orden de llegada de la 1ª y la tercera por orden de llegada de la 2ª, y así sucesivamente, como se ha dicho en el apartado puntuación. Puntuarán como carreras independientes y para la Prueba se sumarán los puntos de todas las mangas. Para puntuar en una manga se tendrá que haber pasado por delante de la línea de meta un mínimo de la mitad de vueltas de que consta la carrera (si es impar se considera vueltas de que consta menos una). Realizadas todas las vueltas puntuarán detrás del último que hubiera realizado el total de vueltas por orden del que haya realizado más o de la posición que llevaran.

#### **7.3.- PROCEDIMIENTO ABREVIADO DE SALIDA PRUEBA VELOCIDAD.**

Habrà una salida parada. La parrilla tendrá una formación escalonada 1 X 1.

Durante la salida en el muro de parrilla no podrá haber nadie, excepto los oficiales encargados de enseñar los carteles de parrilla.

Tres minutos antes de la hora de salida, se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, prohibiendo el acceso a la Pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier coche que se encuentre aún en los stands podrá tomar la salida desde el Pit Lane.

Los coches que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la línea del Meta.

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. Deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.

Un oficial se situará en el centro de la pista con una bandera roja en alto, cuando dicho oficial se retire de la pista, se estará pendiente del semáforo, el cual se encuentra rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de tres segundos y un máximo de nueve segundos desde la aparición del semáforo rojo, la salida de la carrera será dada por el apagado del semáforo rojo.

La señal de salida podrá ser dada mediante bandera o con semáforo de salida encendido y apagado por el Director de Carrera.

Si, después de la salida de la carrera, un coche permanece inmóvil en la parrilla de salida, los Comisarios de pista empujarán hasta los stands (la entrada o la salida, según sea el acceso más práctico), donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.

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

Todo participante que haya realizado una falsa salida podrá ser llamado al Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con una penalización de Stop and Go, con una parada de una duración de 0 segundos o ser sancionado después a criterio de los Comisarios Deportivos si estiman oportuna la aplicación de otra sanción.

Cuando el Director de Carrera haya declarado la carrera como mojada, será presentado en la Línea de Salida y se dispondrá de 10 minutos para el cambio de neumáticos.

#### **7.4.-PROCEDIMIENTO DE SALIDA PRUEBA VELOCIDAD.**

Dos minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida o el oficial con bandera del Pit Lane, se encenderá la luz verde que autoriza el acceso para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores en marcha. A partir de este momento no podrán recibir asistencia exterior ni repostar gasolina.

Desde el momento que se inicia la salida del primer vehículo, si cualquier vehículo que esté en la parrilla de salida no estuviera en condiciones de salir cuando sea su turno, cederá el sitio de salida al siguiente, pasando en último lugar de la parrilla y pudiendo salir en esta posición. Si cuando le corresponda salir persiste su problema, no se le permitirá la salida.

- Habrá una salida parada. La parrilla tendrá una formación escalonada 1 X 1. La señal de salida será dada mediante bandera o con semáforo de salida encendido por el Director de Carrera .

-Durante la salida en el muro de parrilla no podrá haber nadie, excepto los oficiales encargados de enseñar los carteles de parrilla.

- Diez minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autoriza el acceso para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados.

- En caso de que se produzca un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, se efectuarán tres vueltas de reconocimiento, antes de pararse en la parrilla. La decisión de esta eventualidad corresponde únicamente al Director de Carrera que lo comunicará a todos los concursantes por el tablón de anuncios y la megafonía del Circuito.

- Cinco minutos antes de la hora de salida, se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane,

prohibiendo el acceso a la Pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier coche que se encuentre aún en los stands podrá tomar la salida desde el Pit Lane.

- Los coches que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la línea del Pit Lane, cuyo semáforo cambiara la luz roja por la verde.

- La proximidad de la salida será anunciada por la presentación de los paneles indicadores de cinco minutos, tres minutos, un minuto y treinta segundos de la salida. Estos paneles indicadores estarán acompañados por una señal sonora audible y tendrán los siguientes significados:

- Panel indicador de **CINCO MINUTOS**: inició de la cuenta atrás.

- Panel indicador de **TRES MINUTOS**: todas las personas excepto los miembros de los equipos deben abandonar la parrilla de salida.

- Panel indicador de **UN MINUTO**: los motores serán puestos en marcha con los pilotos en el volante, los miembros de los equipos deberán desde este momento abandonar la parrilla de salida.

- Panel de **TREINTA SEGUNDOS**: se desplegará una bandera verde delante de la Parrilla de salida para indicar que los coches deben efectuar una vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida siguiendo al Pole Posición o al Safety Car.

#### **7.5.- VUELTA DE CALENTAMIENTO.-**

Durante esta vuelta queda prohibido:

Efectuar ensayos de salida debiéndose mantener la formación tan cerrada como sea posible.

Efectuar adelantamientos, salvo para adelantar a un vehículo manifiestamente averiado.

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

Todo piloto que realice una de las maniobras mencionadas y permanezca en su posición en la parrilla en el momento de la salida, será llamado a Pit Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado con una penalización de Stop and Go con una parada de una duración de 0 segundos.

Cuando se utilice un Safety Car para conducir el procedimiento de salida, será obligatorio mantener la velocidad que marque éste, no estando autorizado adelantarlo hasta que se retire de la formación en las proximidades de la Línea de Salida

#### **7.6.- INTERRUPCION DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS.**

Cuando fuera necesario interrumpir la carrera o 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 que será desplegada en todos los controles. 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 reserva de informar a los Comisarios Deportivos.

Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada:

Durante los entrenamientos: todos los coches reducirán su velocidad y regresarán lentamente a sus stands respectivos y los vehículos que hayan quedado abandonados en el Circuito serán recuperados y transportados al Paddock para ser entregados a los equipos.

Durante la carrera: todos los coches deberán reducir su velocidad y volver lentamente a la parrilla o al parque cerrado, según las instrucciones de los Comisarios de Pista, sabiendo que:

La clasificación de la carrera hasta ese momento será la clasificación del final de la vuelta anterior a aquella en el transcurso de la cual ha sido dada la señal de parada, incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempo en las que hubieran incurrido los participantes durante el desarrollo de la carrera.

La carrera se considerará finalizada si se ha realizado la mitad de las vueltas especificadas.

Si las vueltas realizadas son menos de la mitad, se repetirá la carrera.

Si el nº de vueltas de la carrera es impar, se restará una antes de dividir por 2.

Los coches se dirigirán directamente hacia el parque cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el coche en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

#### **7.7.- CARRERA NEUTRALIZADA.**

Si el Director de Carrera, considera que es necesaria la NEUTRALIZACION de la carrera pero no considera necesario hacerlo con BANDERA ROJA, podrá utilizar el vehículo SAFETY CAR.

En este caso el procedimiento será el siguiente:

A la orden del Director de Carrera, se incorporará en Pista el SAFETY CAR con las luces giratorias encendidas, al mismo tiempo todos los controles enseñarán BANDERA AMARILLA junto a un cartel de fondo blanco con las letras SC pintadas en negro.

Todos los vehículos participantes, deberán situarse detrás del Safety Car en el mismo orden de la carrera, no pudiéndose adelantar y a la velocidad marcada por dicho vehículo de seguridad.

Cuando el Director de Carrera lo estime oportuno, dará la orden al Safety Car para que apague las luces giratorias, y éste será el aviso para los pilotos de que al paso por línea de salida cuando el Safety Car se incorpore al Pit Lane se reanuda la carrera.

Al paso por los controles del Safety Car con las luces apagadas, éstos retirarán la bandera amarilla y el cartel SC.

Cuando el vehículo Safety Car, entre en el Pit Lane, se encenderá la luz verde del semáforo de salida, quedando reanudada la carrera.

Todas las vueltas que se realicen con el Safety Car no cuentan para la carrera.

#### **7.8.-PENALIZACION EN TIEMPO (STOP AND GO)**

En el caso de que los Comisarios decidieran imponer una Penalización en Tiempo, se aplicará el procedimiento siguiente:

Cuando se trate de un competidor cuyo concursante sea distinto del propio piloto, los Comisarios Deportivos notificarán por los medios que crean convenientes al equipo responsable la Penalización en Tiempo que ha sido impuesta a su piloto a la mayor brevedad de tiempo posible.

El piloto será informado de la Penalización en Tiempo mediante la presentación de la bandera negra que será exhibida en la Línea de Salida acompañada de un cartel detallando el número de piloto afectado.

En el siguiente paso por la entrada a boxes después de que se haya mostrado la bandera negra por primera vez al piloto, éste debe de entrar en el Pit Lane y dirigirse a la ZONA DE PENALIZACION donde parará completamente su vehículo en el punto en que 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 vehículo a reemprender la marcha, mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra GO escrita en blanco.

Durante la entrada al Pit-Lane para la aplicación de una penalización en tiempo (Stop and Go) el vehículo no podrá detenerse en su stand para realizar ninguna operación de reparación o asistencia.

La notificación de la Penalización en Tiempo al concursante, se hará de acuerdo con las disposiciones del Reglamento Deportivo, y en ella se especificará el nombre del piloto y el número de su coche, así como la duración de la Penalización en Tiempo.

**Esta penalización no podrá afectar ni perjudicar a los demás pilotos.**

#### **7.9.- PENALIZACIÓN EN PUNTOS.-**

Podrá ser pronunciada por los Comisarios Deportivos y consistirá en disminuir los puntos conseguidos en una manga de acuerdo a la gravedad de la falta cometida. **Esta nueva puntuación no afectará a la puntuación obtenida por los demás pilotos según el orden de llegada.**

No obstante, además de cualquier Penalización que pueda ser infligida en aplicación del Reglamento, los Comisarios Deportivos podrán enviar después de la carrera ante la FBEA a cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un Incidente.

### **8.- DESARROLLO DE LA CARRERA DE PERSECUCIÓN.-**

#### **8.1.- PARRILLA DE SALIDA: PERSECUCION**

La parrilla de salida en las pruebas de Persecución serán por sorteo o por número de dorsal.

#### **8.2.- FORMACION DE PARRILLA Y SALIDA A PISTA CARRERA DE PERSECUCION.**

Dos minutos antes de la hora de la salida de la carrera, el oficial con bandera del Pit Lane, iniciará la formación de la preparrilla, se pararán en ella en el orden de salida con sus motores en marcha. A partir de este momento no podrán recibir asistencia exterior ni repostar gasolina.

Desde el momento que se inicia la salida del primer vehículo, si cualquier vehículo que esté en la parrilla de salida no estuviera en condiciones de salir cuando sea su turno, cederá el sitio de salida al siguiente, pasando en último lugar de la parrilla y pudiendo salir en esta posición. Si cuando le corresponda salir persiste su problema, no se le permitirá la salida.

Se desarrolla de la siguiente forma: se forma una parrilla de 8 vehículos fuera de la pista, justo en la boca de salida de la pista, los comisarios de pista van llamando de uno en uno los vehículos a la posición de salida, que está situada a unos 10 metros de la boca de salida y en el exterior de la pista, y proceden a dar salida de uno en uno, con una diferencia de 8 a 15 segundos.

Desde que el vehículo cruza la línea de salida el crono empieza a contar hasta que vuelve a cruzar meta, y en el caso de que sean dos vueltas el final sería en la 2ª vuelta.

#### **8.3.- MANGAS Y PUNTUACIÓN DE LA CARRERA DE PERSECUCION.**

Se harán de 2 a 4 mangas de 1 a 3 vueltas cada una. Las salidas podrán ser por orden de los mejores cronos realizados en los entrenos, o por orden de dorsal. Como se ha dicho en el apartado de puntuación, puntuarán como

carreras independientes y para la Prueba se sumarán los puntos de todas las mangas. Para puntuar en una manga se tendrá que haber pasado por delante de la línea de meta.

Los puntos son el resultado del orden de los tiempos tardados en realizar la, o las vueltas.

#### **8.4.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA Y CARRERA.**

Habrà una salida parada. La parrilla situada fuera de la pista tendrá una formación en línea de máximo 10 vehículos.

Se inicia la cuenta del tiempo cuando pasa por línea de meta, y finaliza una vez ha realizado la 1ª ó 2ª vuelta (según reglamento particular)

Se dará salida a un vehículo cada 8 a 15 segundos.

Si durante el desarrollo de la persecución algún vehículo tuviera algún percance que obstaculizara y perjudicara claramente los vehículos que le persiguen, el Director de carrera podrá repetir todo el procedimiento de salida de la carrera de persecución, excepto para aquellos vehículos que estén situados delante del vehículo que produce el percance.

Si un vehículo es alcanzado tiene que obligatoriamente ceder el paso.

Si un vehículo sufre algún percance que le produce un salida de pista con las dos o cuatro ruedas, obligatoriamente tendrá que ceder el paso sin obstaculizar al coche o coches que le preceden.

#### **9.- CARRERA DE HABILIDAD.**

##### **9.1.- PARRILLA DE SALIDA: PERSECUCION - HABILIDAD**

La parrilla de salida en las pruebas de Habilidad serán por sorteo o por número de dorsal.

##### **9.2.- DESARROLLO DE LA CARRERA.-**

Se desarrolla en un zona de la pista acotada con conos, de un recorrido no superior a 400 metros y con un trazado que contenga como mínimo 8 curvas, y que ninguna recta sea superior a 80 metros.

Se procederá a dar salida a los vehículos de uno en uno, solamente habrá un vehículo en pista.

El procedimiento de formación de parrilla y salida, será el mismo que en la carrera de Persecución.

Los vehículos tendrán que realizar el recorrido en el menor tiempo y sin derribar ningún cono, ni pilote de las rotondas.

En las rotondas tendrán que realizar un giro de 360º y seguir en la misma dirección que llevaban sin tocar el pilón central.

La puntuación será: por orden al menor tiempo tardado en realizar el recorrido sin derribar ningún cono-Pilote, les seguirán en la clasificación los que hayan derribado un cono-pilote, y entre estos se clasificará en orden el que menor tiempo haya tardado, y así sucesivamente con los que derriben dos, tres, etc.

La salida y la llegada serán en la misma línea (ver planos en reglamento particular).

Si el vehículo no realiza el recorrido tal como figura en el plano, no puntuará.

La clasificación final será scratch.

Tendrán trofeo los tres primeros.

#### **10.- GENERAL DE LAS 3 MODALIDADES.-**

##### **10.1.- LLEGADA.**

La señal de final de carrera se dará en la Línea en el momento en que el primer coche haya recorrido toda la distancia de la carrera.

Después de haber recibido la señal de final de carrera, todos los coches según la prueba que hayan realizado, continuarán dando una vuelta de desaceleración, o irán directamente a boxes, y si es final todos los coches se dirigirán inmediata y directamente al Parque cerrado.

##### **10.2.- PARQUES CERRADOS.**

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

Sólo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado.

Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

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

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

### 10.3.- CLASIFICACION.

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 de este Reglamento Deportivo.

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

En caso de haberse presentado una intención de Apelación la clasificación mantendrá su carácter de provisional hasta la resolución de la misma, y no pasará a ser definitiva hasta transcurridas 24 horas.

### 10.4.- CLASIFICACIÓN FINAL DE LA PRUEBA PARA ENTREGA DE TROFEOS.

Se podrán entregar los trofeos inmediatamente después de la finalización de la carrera con la clasificación provisional, a condición de que la propiedad de los trofeos y premios en metálico, si los hubiera, no será definitiva hasta la publicación oficial de la clasificación, que podrá ser veinticuatro horas después de la clasificación provisional.

### 10.5.- ENTREGA DE TROFEOS DE LA CARRERA.

Los deportistas que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar obligatoriamente en la ceremonia de ENTREGA DE PREMIOS en el podium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo. Serán entregados premios a los tres primeros clasificados de cada división. Si no están presentes, perderán el derecho al Premio o Trofeo.

## 11.- SEÑALIZACION.

Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el Código.

Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el Código deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de carrera. En particular la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en el siguiente paso por la entrada a boxes después de que la misma es presentada, bajo pena de EXCLUSION.

### 11.1.- BANDERAS DE SEÑALIZACIÓN

En el transcurso de los entrenos y la prueba, los pilotos están obligados a obedecer las indicaciones efectuadas mediante el código de banderas que establece el reglamento, y cuya significación es la siguiente:

#### 11.2.- Banderas utilizadas exclusivamente por el Director de Carrera o su adjunto.

**Bandera de salida:** Será la bandera Autonómica. La señal de salida deberá darse bajando la bandera.

**Bandera de llegada:** Será una bandera ajedrezada que se presentará siempre agitada.

**Bandera roja:** Parada de carrera. Esta bandera será presentada inmóvil por el Director de Carrera cuando él haya decidido parar la carrera o los entrenos. En este momento, será desplegada la bandera roja en cada puesto de vigilancia alrededor del circuito. Esta bandera significa que todos los pilotos deben inmediatamente pararse y entrar a su box o al lugar previsto por el reglamento de la prueba, con la más extrema prudencia y estando preparados, si fuese necesario, a pararse de inmediato. La bandera roja, puede ser utilizada únicamente por el Director de Carrera o su adjunto y podrá utilizarse también para el cierre de pista.

**Bandera negra y blanca:** Dividido por una diagonal en dos mitades. Presentada inmóvil con un número blanco sobre un panel negro significara un aviso por conducta antideportiva, dirigido (solamente una vez) al piloto del vehículo cuyo número es el que se indica.

**Bandera negra presentada inmóvil conjuntamente con un número blanco sobre panel negro:** Informa al piloto del vehículo cuyo número es el indicado que deberá pararse en su box en la próxima vuelta.

**Nota:** La decisión de presentar estas tres últimas banderas corresponderá a los Comisarios Deportivos. Sin embargo, en caso de urgencia la decisión de presentar la bandera roja podrá tomarla el Director de Carrera

**Bandera negra con disco naranja:** (de 40 cm. de diámetro). Presentada conjuntamente con un número blanco sobre el panel negro, informa al piloto del vehículo que lleva este número que su vehículo tiene problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro para él mismo o para los otros pilotos y que debe detenerse en su box en la próxima pasada.

**11.3.-Banderas utilizadas en los puestos de vigilancia.** Las banderas utilizadas por los Comisarios de Pista podrán Presentarse bien inmóviles, bien agitadas. El hecho de presentar una bandera agitada reforzará o acentuará el significado básico de la bandera.

#### 11.4.- DESCRPCIÓN DE LAS BANDERAS.-

**Bandera amarilla:** Señal de peligro,

**Inmóvil.** No conduzca al límite de pilotaje, modere la velocidad de su vehículo. No adelante. Hay un peligro fuera de la pista

**Agitada:** Disminuya lo velocidad. No adelante. Esté preparado paro cambiar de dirección o seguir una trayectoria inusual. Hay un peligro sobre la pista.

**Dos banderas agitadas:** Disminuya la velocidad. No adelante. Esté preparado para parar. La pista está total o parcialmente obstruida.

No adelante hasta no haber superado una bandera verde que marque el final de peligro.

Normalmente la bandera amarilla no se mostrará más que en el puesto de comisarios inmediatamente anterior al motivo de peligro; lo zona de no adelantamiento comienza en el punto donde se muestra la bandera; un vehículo que se encuentre en cabeza en ese punto mantendrá su ventaja

En caso de problemas de visibilidad, el Director de Carrera puede asimismo ordenar que se muestre una bandera amarilla antes del puesto de comisarios concernidos.

En este caso, debe ser claramente anunciado en cada briefing a los pilotos.

Los comisarios de pista deben señalar únicamente con la bandera apropiada. No deberán en ningún caso exagerar un peligro. Si el piloto tiene una confianza absoluto en la señales, las respetará.

**Bandera amarilla con franjas rojas:** Deterioro de la adherencia, indicará a los conductores que la adherencia de la pista se ha deteriorado repentinamente en la zona siguiente a la bandera. El uso mas frecuente de esta bandera será para señalar que se ha derramado aceite en la pista pero también podrá utilizarse para informar o los conductores de la presencia en su trayectoria de un charco de agua suficientemente profundo para provocar deslizamiento o que, a causa de un aguacero local los conductores se encuentren en un punto en el que se pasa de un pavimento seco a un pavimento deslizando; en este último caso, la presentación de la bandera se acompañara con una mano levantada hacia el cielo.

Esta bandera se presentará durante un mínimo de cuatro vueltas o hasta que el pavimento se normalice. No habrá motivo de presentar bandera verde en el sector siguiente a aquél en que se haya mostrado lo bandera.

**Bandera roja:** Detención de la carrera. Esta bandera será presentada inmediatamente en todos los puestos de control desde que el Director de Carrera haya decidido detener la carrera o los entrenamientos por medio de la bandera roja.

Todos los conductores deberán dejar de correr inmediatamente y dirigirse a su box, o al lugar previsto por el reglamento de la prueba, con la mayor prudencia, preparados para detenerse si fuera necesario.

**Bandera verde:** Fin de alerta:

Utilización: Al fin de la zona de peligro, señalado por las banderas amarillas. En caso necesario podrá indicar también la salida de una vuelta de reconocimiento o el comienzo de una sesión de entrenamientos, por orden del Director de Carrera.

**Bandera Blanca:** Presencia en pista de un vehículo lento.

En todo momento:

**Inmóvil:** Va a encontrarse con un peligro por un vehículo mucho mas lento.

**Agitada:** Va a encontrarse inmediatamente con un vehículo mucho más lento y puede ser obstruido por el mismo.

Antes de enviar un vehículo de asistencia a la pista, es necesario asegurarse de que el puesto anterior al punto por donde el vehículo va a entrar en la pista, sea consciente de la situación. Si el vehículo se para, la bandera blanca deberá ser sustituida de inmediato por una amarilla

**Bandera azul claro:** Señal de adelantamiento.

Durante los entrenamientos:

**Parada:** Un vehículo más rápido está a punto de alcanzara. Ceda el paso.

**Agitada:** Un vehículo más rápido va a adelantarle. Ceda el paso de inmediato.

Durante la carrera:

**Inmóvil:** Va o ser doblado por un vehículo que le saca al menos una vuelta. Déjele pasar,

**Agitada:** Deje pasar a otro vehículo de inmediato. Está en peligro de sufrir una penalización.

Los comisarios deportivos deben tener en cuenta que durante la carrera, la bandera azul no puede mostrarse o un vehículo más que cuando esté a punto de ser doblado por otro vehículo que le saque al menos una vuelta. La bandera no se agitará si en la vuelta anterior no ha sido mostrada dicha bandera azul inmóvil o por orden del Director de Carrera.

En todo momento:

Una bandera azul parada se mostrará a un piloto que salga del Pit-Lane si uno o varios vehículos se aproximan por lo pista.

## 15.5.- BANDERAS.

### BANDERAS DE SEÑALIZACION

BANDERA AUTONOMICA O NACIONAL Salida de la Carrera y de los éntrenos cronometrados.	
BANDERA VERDE Y AMARILLA: Salida anulada	
BANDERA AZUL: Se enseñará al piloto con una vuelta perdida como mínimo.	
BANDERA AMARILLA: Peligro. Prohibido adelantar hasta después de haber pasado el peligro.	
BANDERA VERDE: Fin de Peligro	
BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA: Con número. Avería Técnica, entrar en box próxima pasada. El piloto podrá salir después de haber reparado.	
BANDERA BLANCA: Presencia de un vehículo lento en la pista	
BANDERA TRIÁNGULO NEGRO Y OTRO BLANCO. Con número. Advertencia de exclusión por conducción poco deportiva.	
BANDERA NEGRA. Con número. El piloto debe volver inmediatamente	
BANDERA AMARILLA CON FRANJAS ROJAS: Agua, aceite, etc. Sobre	
BANDERA ROJA: De uso exclusivo del Director de Carrera. Parada inmediata y absoluta (donde se les indique).	
BANDERA A CUADROS BLANCOS Y NEGROS: Final de Carrera.	

#### ANEXO 1.

1.- Está prohibido circular por el Pit Lane o Paddock, con cualquier vehículo que no sea el de competición inscrito en la carrera.

2.- En cada carrera de un mismo meeting, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los coches de reserva, excepto si el vehículo con el cual se ha inscrito, se averiara antes de participar en los éntrenos, y en el caso que fuera durante los éntrenos, sería preciso la autorización del director de carrera, y en estos casos podrá ser sustituido el vehículo realizando la correspondiente revisión técnica. En el caso que antes o durante los éntrenos se averiara el vehículo y fuera preciso desplazarlo fuera del recinto, para ser reparado, deberá ser autorizado por el director de carrera a seguir participando siempre y cuando aun no haya participado en ninguna manga de carrera.

En los dos casos, cambio o reparación exterior del vehículo, una vez haya participado en los éntrenos, la puntuación del piloto conductor en las carreras de este meeting, será la mitad de los puntos que le corresponderían según clasificación.