



Reglamento Deportivo Campeonato de Portugal de Velocidade 2022

Publicado en XX.

Versión Traducida 14/04/2022

Índice

1. PREFACIO2
 2. REGLAMENTO2
 3. COMPROMISO GENERAL2
 4. CONDICIONES GENERALES3
 5. LICENCIAS3
 6. COCHES ELEGIBLES3
 7. CARRERAS DEL CAMPEONATO4
 8. CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN4
 9. CLASIFICACIÓN DE LOS COMPETIDORES6
 10. CONDICIONES DE REGISTRO6
 11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS LICITADORES7
 12. INCIDENCIAS7
 13. RECLAMACIONES Y RECURSOS9
 14. PENALIDADES9
 15. CAMBIOS EN EL CONDUCTOR10
 16. CIFRAS DEL CONCURSO11
 17. CONTROLES ADMINISTRATIVOS11
 18. CONTROLES TÉCNICOS12
 19. LIMITACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS DURANTE EL EVENTO13
 20. PESO14
 21. REQUISITOS GENERALES DEL COCHE15
 22. SEGURIDAD GENERAL15
 23. PIT LANE Y BOXES16
 24. COMBUSTIBLE Y REPOSTAJE16
 25. ASISTENCIA EN BOXES16
 26. ENTRENAMIENTOS LIBRES, CLASIFICACIÓN16
 27. GRILL17
 28. PROCEDIMIENTO DE SALIDA17
 29. RUN19
 30. SEGURIDAD CAR19
 31. FIN DE LA CARRERA19
 32. CLASIFICACIÓN19
- Anexo I: Equipamiento obligatorio20
- Anexo II: Gráficos y publicidad obligatoria21

1. PREFACIO

- 1.1. Race Ready y TCR Euro Championships LTD (en adelante "el Promotor") organizará el Campeonato Portugués de Velocidad / SUPERCARS Endurance (en adelante "Campeonato") reservado a los coches permitidos en cada categoría. El Campeonato incluye títulos para pilotos y equipos.
- 1.2. El Campeonato se rige por el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus apéndices (en adelante "el Código"), las Prescripciones Generales de Velocidad (PEV) y el presente Reglamento Deportivo y Técnico específico del Campeonato. Todos los participantes (Promotor, Federación, organizadores, competidores y circuito) se comprometen a aplicar y respetar el reglamento del Campeonato.
- 1.3. El Comité Organizador del Campeonato estará formado por:
 - Diogo Ferrão
 - Paulo Ferreira
- 1.4. El Comité Organizador del Campeonato podrá:

- A. Tratar los asuntos relacionados con la aceptación de los coches tal y como se especifica en este Reglamento;
- B. Deliberar sobre la aceptación de inscripciones de preparadores y fabricantes en el campeonato;
- C. Deliberar sobre cuestiones de Balance de Rendimiento (BOP);
- D. El Comité Organizador del Campeonato tomará decisiones sobre asuntos relacionados con el Campeonato, entre ellos
- E.
- F. Emitir aclaraciones sobre la normativa y su interpretación;
- G. Tratar los problemas de aceptación de los conductores;
- H. Deliberar sobre la categorización del estado del conductor y la BOP asociada
- I. Emitir aclaraciones sobre cualquier cuestión relativa a la concesión de puntos o a la clasificación del campeonato.

2. REGLAMENTO

- 2.1. El texto definitivo de este Reglamento Deportivo del Campeonato será la versión portuguesa, que se utilizará en caso de disputa sobre su interpretación. Los epígrafes de este documento son sólo de referencia y no forman parte de este Reglamento Deportivo.
- 2.2. El Reglamento Deportivo del Campeonato entrará en vigor una vez aprobado por la FPAK y sustituirá a todos los reglamentos anteriores relativos a este Campeonato.
- 2.3. Todos los competidores que participen en los campeonatos serán informados por medio de adendas emitidas por la Organización Permanente y/o el Comité Organizador de cualquier cambio en el presente Reglamento Deportivo, con detalles de la fecha en que los cambios entran en vigor.
- 2.4. Aunque este documento está redactado generalmente con referencias en masculino, debe considerarse neutro en cuanto al género. Todas las referencias a "él" pueden sustituirse por "ella", "su" por "su", etc.

3. COMPROMISO GENERAL

- 3.1. Todos los pilotos, competidores y oficiales que participen en el Campeonato se comprometen, en su nombre, en el de sus oficiales y agentes, a observar todas las disposiciones complementadas o modificadas del Código, del Reglamento Técnico del Campeonato y del presente Reglamento Deportivo. Las adiciones serán aprobadas por los comisarios de carrera.

4. CONDICIONES GENERALES

- 4.1. Es obligación del participante asegurarse de que todas las personas involucradas cumplan con todos los requisitos del Código, el Reglamento Técnico de 2022, en lo sucesivo denominado "Reglamento Técnico", el Reglamento Deportivo de la prueba, incluidas las adiciones y aclaraciones aprobadas.
- 4.2. Cada participante debe designar a su(s) representante(s) por escrito en el formulario de inscripción. Si un representante designado no puede estar presente en persona en el Evento, debe notificar un representante alternativo por escrito a los Comisarios Deportivos antes de que finalicen los controles administrativos; los casos de "fuerza mayor" serán juzgados por los Comisarios Deportivos. Durante toda la duración del Evento, la persona a cargo de un coche inscrito durante cualquier parte de un Evento es responsable conjunta y solidariamente con el participante de garantizar el cumplimiento de los requisitos.
- 4.3. Los competidores deben asegurarse de que sus coches cumplen con las condiciones de elegibilidad, seguridad y Reglamento Técnico durante toda la Carrera.
- 4.4. La presentación de un coche para su verificación se considerará una declaración implícita de conformidad.

5. LICENCIAS

Todos los pilotos, competidores y participantes oficiales del campeonato deben estar en posesión de licencias vigentes y válidas. Para los conductores, el requisito es un permiso nacional A o superior (internacional). Las **licencias nacionales** de la UE se **aceptan si existe** una autorización de su federación para competir en el evento fuera de su país o similar.

6. COCHES ELEGIBLES

- 6.1. Las carreras de las categorías GT4 PRO y GT4 Bronze están reservadas principalmente a los coches de Gran Turismo GT4 homologados según las fichas de homologación del RACB, tal y como se define en el Reglamento Técnico de GT4 2022.
- 6.2.
- 6.3. Los siguientes coches son elegibles para competir en la categoría GTC y cumplen con el Reglamento Técnico de GT4 2022 o el respectivo Trofeo Monomarca:

Aston Martin Vantage GT4 (* excepto MY2020)
Ginetta G50 3.5 o 3.7
BMW M3 E92 GT4
Porsche 997 GT3 Cup GT4
Lotus Evora
Chevrolet Corvette C6 GT4
GT4 Nissan 350Z
KTM X-BOW GT4 (MY2008)
Maserati GranTurismo MC GT4
Lotus Exige 260R Cup - con BOP
Ferrari f430 Challenge con BOP
Porsche 997 GT3 Cup - con BOP
Porsche 991.1 GT3 Cup - con BOP
BMW M2 CS - con BOP
Skoda Octavia Ex-Trophy
Ligier JS02

El promotor se reserva el derecho de aceptar cualquier otro coche de la categoría GTC.

En circunstancias especiales, el Promotor se reserva el derecho de aceptar coches "invitados" cuyo formulario de homologación sea provisional o esté incompleto. Dichos

coches y sus pilotos no recibirán ningún punto de los demás pilotos homologados.

6.3 Las carreras de la categoría TCR están reservadas a los coches que cumplan con el Reglamento Técnico TCR 2022 y con sus respectivas fichas de homologación TCR.

7. EVENTOS DEL CAMPEONATO

7.1. Cada evento tendrá el estatus de evento nacional restringido.

7.2. El campeonato se compone de carreras que constan de dos pruebas con una duración de 45 minutos. Esta duración podrá ser reducida en la misma Carrera, lo que se comunicará en el Reglamento Particular de la Carrera. Salvo circunstancias excepcionales, cada Carrera del Campeonato estará compuesta por:

- 2 * 15 min. La duración de las sesiones de clasificación según la carrera compartimos el tiempo de la pista.

7.3. Se establece el número máximo de eventos del campeonato (4).

La lista provisional de Eventos en el CPV / Supercars Endurance 2022 es la siguiente:

Evento	Fecha	Local	País	Se puede elegir por:
Evento 1	09/10 abril	Estoril	Portugal	CPV
Evento 2	14/15 de mayo	Jarama	España	CPV / Supercoches Ibéricos
Evento 3	01/03 julio	Vila Real	Portugal	CPV
Evento 4	30/31 de julio	Portimão	Portugal	CPV / Supercoches Ibéricos
Evento 5	10/11 de septiembre	Barcelona	España	Supercoches ibéricos
Evento 6	01/02 de octubre	Braga*	Portugal	CPV
Evento 7	18/20 de noviembre	Estoril	Portugal	Supercoches ibéricos

*Depende de la aprobación del circuito

En el Evento Barcelona 5 la carrera se rige por su propio Reglamento Privado y es una carrera de 2 horas.

El Campeonato incluirá cinco (5) categorías:

- GT4 Pro
- GT4 Bronce
- GTC
- TCR
- Abarth Challenge by Hankook

8. CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN DE LOS PUNTOS

8.1. Los puntos para todas las clasificaciones de las carreras y los campeonatos se otorgan de acuerdo con el Art. 13.1 de la PGAK la siguiente escala:

1°	25 puntos
2°	20 puntos
3°	17 puntos

6°	10 puntos
7°	8 puntos
8°	6 puntos

siguiente	1 punto

4°	14 puntos
5°	12 puntos

9°	4 puntos
10°	2 puntos

8.2. Si una carrera se suspende o se detiene en virtud del artículo ~~40 del PGAK ICD~~ 13.7 y no puede reanudarse, entonces:

- A. No se concederán puntos al piloto o pilotos si el líder ha completado menos de dos vueltas;
- B. Se otorgará la mitad de los puntos al piloto(s) si el líder ha completado dos o más vueltas pero menos del 75% de la distancia (o tiempo) original de la carrera, con la condición de que el líder haya completado al menos una vuelta completa sin *Safety Car* o en pleno recorrido amarillo;
- C. Se concederán todos los puntos al piloto o pilotos si el líder ha completado el 75% o más de la distancia (o tiempo) original de la carrera.

Las condiciones anteriores se basarán en el número de vueltas que aparecen en los resultados publicados como base para la clasificación final.

8.3 Después de la última prueba del calendario anual, se adjudicarán los títulos ganadores del Trofeo de Pilotos del Campeonato

8.3. Clasificación del equipo:

- A. Se considerarán equipos todas las entidades con licencia de equipo o titulares de licencias colectivas de competidor. A efectos de esta clasificación se considerarán los resultados de todas las carreras/eventos.
- B. En los puntos a otorgar, se considerarán los resultados obtenidos por los dos coches mejor clasificados del respectivo equipo en la clasificación general final absoluta en cada carrera/evento.
- C. Si se inscriben más de 2 coches con la misma licencia de competidor, el competidor debe designar los coches elegibles para obtener puntos para el trofeo de equipo a más tardar durante las verificaciones administrativas de cada evento. De lo contrario, la elegibilidad para sumar puntos para el trofeo por equipos se normalizará, **teniendo en cuenta que los 2 coches con los números de competición más pequeños son los más bajos en este sentido.**

8.4. Si dos o más pilotos o equipos terminan la temporada con el mismo número de puntos, el puesto más alto en el campeonato se otorgará a:

- A. El titular del mayor número de primeros puestos;
- B. Si el número de primeros clasificados es igual, el titular del mayor número de segundos clasificados;
- C. Si el número de segundos puestos es igual, el titular del mayor número de terceros puestos y así sucesivamente hasta que salga un ganador;
- D. Si este procedimiento no produce un resultado, el piloto (para el trofeo del piloto) o el equipo (para el trofeo del equipo) que haya obtenido la mejor clasificación en la última carrera será clasificado como el mejor de los dos en los resultados de la temporada;
- E. Caso especial: los pilotos del mismo coche que terminen con el mismo número de puntos compartirán el mismo puesto en el campeonato.

9. CLASIFICACIÓN DE LOS COMPETIDORES

9.1. Los pilotos que deseen competir en las categorías GT4 PRO y GT4 Bronze del campeonato, deben ser categorizados por la FIA. Los pilotos que no estén categorizados deberán enviar a la FIA un registro de logros a más tardar catorce días antes del inicio de la primera Carrera en la que deseen participar, utilizando el enlace de la página web de la FIA en <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

Las definiciones de las categorías, la lista de categorización de los pilotos y el formulario de inscripción se encuentran en el sitio web de la FIA.

Todas las decisiones relativas a las categorizaciones se toman bajo la autoridad del Comité de Categorización de Pilotos de la FIA.

La lista de competidores autorizados a participar en la Prueba indicará la categoría asignada a cada piloto. El Comité Organizador del Campeonato se reserva el derecho de dar categorizaciones provisionales a los pilotos que no hayan sido categorizados al inicio de la prueba o de realizar cualquier cambio en la categorización FIA de cualquier piloto de acuerdo con los criterios del Campeonato. Todos los conductores con una excepción de categorización temporal se indicarán en la lista de inscripción con un asterisco. Todos los conductores que reciban una excepción de este tipo serán supervisados de cerca y la excepción podrá ser retirada en cualquier momento sin previo aviso. Además, los equipos con 2 pilotos que incluyan a un conductor con una excepción podrán tener un peso adicional en la decisión del Comité Organizador. Cualquier categorización provisional no constituirá una categorización de la FIA.

9.2. En la categoría GT4 PRO se permitirán los siguientes equipos:

- Bronce - Oro con un lastre del 1,5% del peso homologado del coche
- Bronce - Plata sin lastre adicional

Todos los valores de lastre indicados anteriormente son provisionales y están sujetos a cambios por parte del Comité Organizador.

9.3. En la categoría GT4 Bronce se permitirán los siguientes equipos:

- Bronce-Bronce
- Un conductor de bronce que participa solo

10. CONDICIONES DE REGISTRO

10.1. Se aceptan inscripciones para toda la temporada y carrera por carrera.

10.2. Los formularios de inscripción para el Campeonato están disponibles en www.gt4south.com de forma gratuita.

10.3. El formulario de inscripción debe ir acompañado del pago anticipado de la cuota de inscripción que se menciona a continuación.

10.4. La cuota de inscripción por carrera es de 1250€ + IVA y de 5000€ para las 5 carreras del CPV.

De acuerdo con el Art. 3.14 del CDI, el comité organizador podrá rechazar la inscripción de un evento, informando al interesado y a la FPAK dentro de los dos días siguientes a la fecha de cierre de inscripciones y a más tardar cinco días antes del evento. Esta negativa debe estar justificada.

Las inscripciones deberán enviarse a la organización a más tardar 2 semanas antes de cualquier evento, a la siguiente dirección GT4@raceready.pt.

10.5. Todos los competidores cuyas inscripciones sean aceptadas para el Campeonato se comprometen a participar en todas las Carreras inscritas con el número de coches y pilotos inscritos. Cualquier eventual falta de competencia deberá ser comunicada por escrito al Promotor del Campeonato. La eventual imposibilidad de competir debe ser debidamente explicada y justificada.

10.6. Todas las inscripciones deben ser confirmadas dos semanas antes de cada evento y la alineación de los pilotos confirmados al Promotor para su revisión por el Comité Organizador.

10.7. Se permite el cambio de conductor. Salvo en casos de fuerza mayor, juzgados por el

Promotor, el cambio se permite a más tardar 48 horas antes de la apertura de la Inscripción para la Carrera en la que se cambiará al piloto.

- 10.8. Las inscripciones sólo se aceptarán tras el pago previo de todas las deudas con la organización y sus socios por parte del competidor o conductor.
- 10.9. Si un competidor no cumple con los plazos de inscripción detallados en el artículo **10.3**, el Promotor podrá, a su entera discreción, declarar nula la solicitud. En este caso, no se reembolsará al concursante ningún anticipo. Las inscripciones se consideran oficiales una vez que se han pagado los derechos de inscripción en su totalidad y el promotor ha informado al competidor. Al firmar su formulario de inscripción, el piloto y el competidor aceptan los términos y condiciones de este reglamento y se comprometen a cumplirlos tanto en su letra como en su espíritu.

11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS LICITADORES

- 11.1. En circunstancias excepcionales, los Comisarios Deportivos y/o el Director de Carrera pueden dar instrucciones a los competidores mediante Notas Informativas especiales de acuerdo con el Código. Estas notas informativas se publicarán en el tablón de anuncios oficial y se distribuirán a todos los competidores, que deberán acusar recibo. La firma del Concursante o de su representante designado es obligatoria.
- 11.2. Los monitores de cronometraje también se consideran un tablón de anuncios oficial (si las instalaciones del circuito lo permiten).
- 11.3. Todas las clasificaciones, las parrillas de salida y los resultados de los entrenamientos y de la carrera, así como todas las decisiones emitidas por los oficiales, se publicarán en el tablón de anuncios oficial y en el tablón de anuncios digital, si procede.
- 11.4. Cualquier decisión o comunicación que afecte a un participante deberá serle entregada lo antes posible y con acuse de recibo.
- 11.5. El BOP de un Evento se comunicará al menos 5 (cinco) días antes del mismo.

12. INCIDENCIAS

- 12.1. "Incidente" significa cualquier suceso o campeonato de sucesos que involucre a uno o más pilotos, o cualquier acción de cualquier piloto, que sea reportado a los Comisarios por el Director de Carrera (o anotado por los Comisarios y enviado al Director de Carrera para su investigación) que:
- A. Es necesaria la interrupción de una sesión de entrenamientos (libres o clasificatorios) o la suspensión de una carrera;
 - B. Se trata de una infracción del presente Reglamento Deportivo o del Código;
 - C. Ha provocado un falso arranque en uno o más coches;
 - D. Ha provocado una colisión;
 - E. Obligó a un conductor a salirse de la carretera;
 - F. Impidió ilegítimamente una maniobra legítima de adelantamiento de un conductor;
 - G. Ha cometido una infracción en el Pit Lane.
- 12.2. Todos los participantes están obligados a llevar una cámara a bordo de su coche de acuerdo con el Anexo 1 de este reglamento. La cámara debe mirar hacia el frente del coche y mostrar la pista. Los datos del sistema de cámaras a bordo pueden ser utilizados por los Comisarios Deportivos y el director de carrera para investigar los incidentes. Todos los datos del sistema de cámaras a bordo son propiedad del promotor y se devolverán al equipo después del evento.
- 12.3. La cámara de a bordo debe estar siempre encendida y en modo de grabación cuando el coche esté en la pista o en el Pit Lane. Su incumplimiento puede dar lugar a las

siguientes multas (acumulativas a lo largo de la temporada):

- Primera infracción: 300 euros (trescientos euros)
- Segunda infracción: 600 euros (seiscientos euros)
- Tercera infracción: descalificación de la carrera

12.4. Queda a discreción de los Comisarios Deportivos o del Director de Carrera decidir, previo informe o solicitud del Director de Carrera, si uno o más pilotos implicados en un incidente serán sancionados.

12.5. Si un incidente está siendo investigado por los Comisarios Deportivos y/o el Director de Carrera, se podrá mostrar en los monitores de cronometraje un mensaje que informe a todos los equipos de qué piloto o pilotos están implicados (si las instalaciones del circuito lo permiten).

12.6. Si un piloto se ve implicado en una colisión o incidente (véase el artículo 12.1), y ha sido informado (por ejemplo, a través de los monitores de cronometraje u otra notificación) por los comisarios y/o el director de carrera en los 30 minutos siguientes a la finalización de la sesión, no deberá abandonar el circuito sin el consentimiento de los comisarios y/o el director de carrera. Esto implica que, en cualquier caso, ningún piloto podrá abandonar la pista hasta 30 minutos después de cada sesión, salvo por razones médicas.

12.7. Los comisarios y/o el director de carrera pueden imponer cualquiera de las siguientes sanciones (en lugar de o además de otras sanciones disponibles) a cualquier piloto involucrado en un incidente:

- A. Una multa por conducir. El piloto debe entrar en el Pit Lane y volver a la carrera sin detenerse en el mismo.
- B. Penalización de Stop & Go. El piloto debe entrar en el Pit Lane, detenerse en la zona de penalización y volver a la carrera inmediatamente.
- C. Una penalización de tiempo de al menos 10 segundos que se añadirá al tiempo total de la carrera y que se aplicará, si es posible, antes de la ceremonia de entrega de premios en el podio.
- D. Una regañina.
- E. Un descenso de al menos dos (2) posiciones en la parrilla de salida en la siguiente carrera del piloto.
- F. Descalificación de los resultados.
- G. Suspensión de una o más carreras.

Sin embargo, si las anteriores penalizaciones A o B se imponen durante los últimos cinco minutos o después del final de una carrera, y el coche no puede ejecutar la penalización antes del final de la carrera, no se aplicará el artículo anterior y se añadirá una penalización de tiempo al tiempo de carrera transcurrido (más los segundos adicionales de penalización Stop & Go en el caso de la B) del coche en cuestión.

Este tiempo de penalización dependerá del circuito y de la longitud del Pit Lane, y será dado en adición por los Comisarios Deportivos al comienzo de cada Carrera o, por el contrario, se añadirán los 30 segundos habituales.

12.7.1. Si los comisarios y/o el director de carrera deciden imponer una de las sanciones previsto en el artículo 12.7 A y 12.7 B, se aplicará el siguiente procedimiento:

- A. Los comisarios de la prueba y/o el director de carrera notificarán al competidor en cuestión la penalización que se le ha impuesto y se asegurarán de que también se muestre en los monitores de cronometraje. A partir del momento en que se notifique la decisión en los monitores de cronometraje, el coche en cuestión podrá cruzar la línea de la pista como máximo dos veces antes de entrar en el Pit Lane y, en el caso de una penalización en virtud del artículo 12.7 B, pasar a la zona de penalización, donde permanecerá mientras dure la penalización de tiempo.
- B. Sin embargo, a menos que el coche ya se haya comprometido a entrar en boxes para cumplir

su penalización, no podrá cumplirla **mientras se** haya activado el Safety Car o un procedimiento Full Course Yellow. El número de veces que el piloto cruce la línea detrás del Safety Car o durante un procedimiento de Full Course Yellow se sumará al número máximo de veces que puede cruzar la línea en pista.

Mientras un coche esté parado en el Pit Lane como consecuencia de una penalización de tiempo, no podrá ser reparado. Sin embargo, si el motor se cala, puede ponerse en marcha una vez finalizado el periodo de penalización. Si el conductor no puede arrancar el coche por sí mismo, los mecánicos pueden llevárselo al taller.

- C. Una vez transcurrido el tiempo de penalización, el piloto puede volver a entrar en la pista.
- D. Un equipo no podrá ejecutar ninguna penalización antes de que se le haya notificado por escrito, ya sea en los monitores de tiempo o mediante un documento emitido por los comisarios de competición o el director de carrera.

El incumplimiento de los procedimientos establecidos en el artículo 12.7.1 se sancionará con, al menos, otra penalización de drive-through.

13. RECLAMACIONES Y RECURSOS

13.1. Las reclamaciones deben hacerse de acuerdo con el Código Deportivo Internacional de la FIA y deben ir acompañadas de la tasa requerida (500 euros / quinientos euros) en efectivo.

13.2. Los competidores tendrán derecho a apelar contra la decisión de los comisarios de la reunión (a excepción de lo contemplado en el artículo 13.3) en la forma y los plazos establecidos en el Código Deportivo Internacional de la FIA. La tasa de recurso es de 2500 euros (dos mil quinientos euros). El recurso será atendido por la Federación responsable.

13.3. No se puede recurrir contra las decisiones relativas a las siguientes sanciones:

- Sanciones de "Drive through";
- sanciones de "Stop & Go";
- Se aplican las sanciones que implican la anulación de una vuelta de clasificación del campeonato por los comisarios o el director de carrera durante / o al final de una sesión de clasificación;
- Penalizaciones que implican la pérdida de posiciones en la parrilla
- de salida; penalizaciones de tiempo que se añaden a todo el tiempo de la carrera.

14. PENALIDADES

14.1. El Colegio de Comisarios y/o el Director de Carrera impondrán las sanciones específicamente establecidas en el presente Reglamento Deportivo. Para todos los casos no contemplados en el presente Reglamento Deportivo, se aplicarán las normas del Código Deportivo Internacional.

14.2. El director de carrera podrá imponer penalizaciones de "drive through", penalizaciones de tiempo de al menos 10 segundos añadidos a todo el tiempo de la carrera, aplicadas, si es posible, antes de la ceremonia de entrega de premios, así como penalizaciones que representen la anulación de cualquier número de vueltas de clasificación. Las penalizaciones se mostrarán en los monitores de cronometraje mostrando un tablero de penalizaciones o añadiendo una penalización de tiempo al tiempo transcurrido del piloto en cuestión, respectivamente cambiando los resultados.

14.3. Sanciones disciplinarias:

La ocurrencia de cualquier incidente en el Paddock, en el Pit Lane y/o en la pista (actos de provocación de cualquier tipo, amenazas verbales o de otro tipo) y/o comportamientos antideportivos o que no respeten el espíritu del campeonato (infracción de la moral o de la ética deportiva, daño al interés superior del deporte del motor, daño moral o material al promotor o a sus socios, etc.) cometidos por un miembro del equipo.

/ participante o conductor o su entorno serán denunciados a los Comisarios de Carrera que tomarán las medidas que consideren oportunas, hasta la descalificación de toda la Carrera. El equipo será responsable de las acciones de las personas de su comité y podrá ser sancionado en consecuencia.

15. CAMBIOS EN EL CONDUCTOR

15.1. A lo largo de cada carrera, no podrán conducir más de dos pilotos el mismo coche. Cada conductor sólo puede estar inscrito y conducir un coche.

15.2. Cualquier modificación en la composición de los pilotos que participen en la Prueba deberá solicitarse a los Comisarios de la Reunión antes del comienzo de la clasificación. Después del comienzo de la clasificación, cualquier cambio de pilotos sólo se aceptará en casos de fuerza mayor y estará sujeto a la aprobación de los Comisarios de la Prueba, que podrán imponer las restricciones, condiciones o sanciones que consideren oportunas.

15.3. Para cada carrera, se establecerá un tiempo de referencia para la(s) parada(s) obligatoria(s), teniendo en cuenta el tiempo conducido con una velocidad máxima permitida en el Pit Lane desde la curva de entrada hasta la curva de salida y un tiempo para el cambio de piloto. Este tiempo total se publicará en el briefing escrito o en un Addendum por los Comisarios de Carrera antes del comienzo de la primera sesión de entrenamientos. La parada en boxes se realizará frente al box o zona designada por cada equipo bajo la responsabilidad del Director Deportivo designado. El tiempo de la parada en boxes comienza cuando el coche activa el bucle de tiempo en la entrada del Pit Lane. La parada se considera completada cuando el coche activa el bucle de cronometraje a la salida del Pit Lane.

15.4. Habrá una parada en boxes obligatoria como se indica a continuación:

A. Si la duración de la carrera se establece en 45 minutos, la parada en boxes obligatoria debe realizarse pasando el bucle de entrada al Pit Lane entre el minuto 20 y el 30, respectivamente, de la carrera (no antes de los 20m.00s.000 y no después de los 29m.59s.999). Estos tiempos se contarán desde el inicio de la carrera (luz verde o luz roja apagada).

B. Cuando un Coche de Seguridad está en vigor durante la primera parte de la carrera y se espera que siga en vigor al comienzo de la ventana de tiempo mencionada anteriormente, es posible realizar la Parada en boxes obligatoria si el piloto llega al bucle de cronometraje durante la ventana de Parada en boxes.

15.5. Durante cada parada obligatoria, debe producirse un cambio de conductor, excepto en el caso de los coches para los que se ha autorizado un conductor.

15.6. Si el coche no hace una parada en boxes obligatoria, el coche en cuestión recibirá una penalización de tiempo de 165 segundos después de la carrera.

15.7. Un coche sólo podrá abandonar su zona cuando esté preparado para volver a la pista y cuando sea seguro hacerlo. Debe volver a la vía rápida respetando el límite de velocidad, sin reducir la velocidad ni detenerse, salvo en caso de fuerza mayor debidamente aceptada por el Director de Carrera o los Comisarios de la Reunión.

15.8. Las siguientes sanciones pueden aplicarse si hay una infracción durante la carrera:

- A. Tiempo entre los dos bucles de cronometraje del Pit Lane por debajo del tiempo publicado: penalización de Stop & Go del tiempo perdido.
- B. Exceso de velocidad en el pit lane:

- penalización por conducir.
- C. Inicio de la parada obligatoria fuera de los tiempos de la ventana de boxeo:
Penalización de Stop & Go de tiempo equivalente fuera del tiempo programado con un máximo de 80 segundos.

16. CAMBIOS DE COCHE

- 16.1. Cada Competidor podrá llevar un (1) coche sustituto adicional a cada evento. Su uso se registrará por los siguientes requisitos:
- El coche de sustitución tendrá que ser de la misma categoría que el coche inicialmente inscrito.
 - El coche de repuesto se preparará de acuerdo con el Reglamento Técnico, y se identificará con el número asignado al piloto más la letra "T" del mismo tamaño y estilo. Por ejemplo, el coche de repuesto de un conductor que utiliza el número "00" se identificaría en el capó y las puertas como "00T".
 - Es responsabilidad de cada competidor hacer que el personal técnico del campeonato registre el número de chasis del coche de repuesto y realice una revisión técnica completa antes del evento.
 - Un piloto puede sustituir su coche de carreras principal por el coche de repuesto si el piloto tiene un accidente u otro problema que no permite que el coche de carreras principal continúe en el evento. La determinación de si el coche puede ser reparado en el evento será decisión de los Oficiales del Campeonato y no puede ser apelada.
 - Un piloto sólo puede cambiar de coche una vez por evento. Un piloto sólo puede conducir dos (2) números de chasis durante un fin de semana de carrera oficial.
 - Si se aprueba el uso de un coche de repuesto después de una sesión de clasificación, el coche de repuesto recibirá una penalización de cinco (5) puestos en la parrilla para la siguiente carrera. Un coche de repuesto nunca podrá ocupar una posición de parrilla ganada por el coche de carrera principal.

17. CIFRAS DEL CONCURSO

- 17.1. Cada coche llevará el número de carrera asignado por el Promotor. Los números de carrera deben ser enteros entre 1 y 999. Los números de carrera serán exclusivos en la temporada del Campeonato y no podrán ser reutilizados por otro equipo. El número 1 se reservará con prioridad para el equipo ganador de la temporada anterior. En caso de que este equipo no solicite el número 1, el promotor podrá asignarlo a otro equipo. Los números de carrera y la publicidad en los coches deben ajustarse a los diseños que figuran en el Apéndice 2 del Reglamento Deportivo del Campeonato.
- 17.2. El nombre o el emblema de la marca del coche debe aparecer en el coche en el lugar original. Los nombres de los conductores deben aparecer en cada lado de la carrocería (de acuerdo con el artículo 16 del Código).
- 17.3. Todos los competidores deben cumplir con las directrices establecidas en términos de patrocinio de los socios del campeonato en relación con la estructura del taller del equipo en el paddock o en el box, la pintura del coche, los monos del equipo y del piloto. En particular, no se permite el patrocinio de marcas que compitan directamente con los patrocinadores del Campeonato.
- 17.4. Cada Equipo debe firmar el Acuerdo Comercial de Equipo por duplicado y devolverlo al Promotor antes del comienzo de la primera Carrera en la que participe, como muy tarde. La falta de firma del acuerdo puede ser comunicada a los comisarios de carrera y se puede denegar al equipo en cuestión el permiso para participar en la carrera.
- 17.5. Los equipos inscritos bajo diferentes licencias deben utilizar diferentes nombres comerciales de equipo. Los coches inscritos con diferentes licencias deben tener diferentes libreas. Dentro de cualquier equipo, los coches deben tener características fácilmente distinguibles (a discreción del Promotor y del Director de Carrera).

18. CONTROLES ADMINISTRATIVOS

18.1. Cada participante debe tener todos los documentos requeridos y los diversos documentos relacionados con su coche disponibles para su verificación en cualquier momento durante el Evento.

En cada carrera, el organizador comprobará las licencias de todos los equipos y pilotos. Todos los conductores deben estar en posesión de una licencia deportiva válida. Cualquier piloto o equipo que no complete sus comprobaciones administrativas durante el tiempo asignado será denunciado a los comisarios de carrera. El organizador se asegurará de tener una copia de todas las licencias deportivas de los pilotos y competidores que participen en la Carrera. Los equipos y pilotos que no cumplan con las normas no podrán participar en el evento.

19. CONTROLES TÉCNICOS

Todas las mediciones deberán realizarse con el coche parado en la superficie plana y horizontal de la plataforma de verificación definida por el verificador técnico.

19.1. Cada participante deberá presentar todos los documentos relativos a su coche, disponibles para su verificación en cualquier momento de la Carrera. Cada coche debe tener pegatinas de identificación claramente visibles desde la parte trasera y cada lado del coche.

19.2. Todos los coches estarán obligados a tener un pasaporte técnico y un formulario de homologación para cada uno de sus coches inscritos en la carrera. Pueden presentar un pasaporte técnico de la FIA o un pasaporte de otra ADN, siempre que se utilice ocasionalmente. Siempre que un competidor inscrito en el Campeonato participe en más de dos carreras con el mismo vehículo con un PT de otra ADN o FIA, deberá solicitar un PT de la FPAK para que dicho vehículo pueda ser controlado (según el artículo 10.2.2 del PGAK).

19.3. En el caso de los coches de carreras monomarca, deberá presentarse el reglamento del campeonato de origen del coche, previamente acordado con la Comisión Técnica.

19.4. Los coches deberán presentarse para su verificación a la hora indicada en las siguientes condiciones:

- ✓ con los formularios de aprobación y el pasaporte del coche;
- ✓ con certificado de pila de combustible y arco de seguridad;
- ✓ sin combustible;
- ✓ con restrictores, listos para sellar, el cable debe ser suministrado por el equipo;
- ✓ con lastre, listo para sellar, cable proporcionado por el equipo;
- ✓ con el motor sellado por el fabricante o preparado para el sellado de la siguiente manera: los competidores deben perforar suficientes agujeros para tornillos o dos tornillos consecutivos en el cárter de aceite (seco o húmedo), la culata y las tapas de la culata. El cable trenzado debe instalarse en cada lado del motor desde el cárter, uniendo cada grupo de pernos, agujeros para que estas partes no puedan separarse. Los extremos de los cables deben ser lo suficientemente largos y no deben retorcerse para permitir la fijación de las juntas.
- ✓ para los coches equipados con un turbocompresor, el turbo debe estar preparado para ser sellado;
- ✓ con la identificación y las luces adicionales instaladas en su caso;
- ✓ con todas las pegatinas obligatorias (técnicas / de seguridad / de patrocinio de los campeonatos) según los gráficos (véase el Apéndice 2);
- ✓ con neumáticos lisos de acuerdo con el artículo 20.1.

- 19.5. El peso del coche y otros datos específicos del coche (número de juntas, diámetro del restrictor, altura de la carrocería), que se anotarán en el pasaporte técnico, son responsabilidad única y exclusiva del participante. Corresponderá siempre al participante aportar, en cualquier momento de la Prueba, la prueba de que su coche y su equipo están en conformidad con los reglamentos y decisiones del BOP en vigor.
- 19.6. El *Data Logger* puede ser leído y comprobado en cualquier momento durante una Carrera por decisión del Director de Carrera, los Comisarios y/o los Verificadores Técnicos. A tal efecto, los competidores son responsables de conservar una copia de todos los datos de una Carrera sin modificarlos, borrarlos o alterarlos hasta dos horas después de la última prueba de la Carrera.
- 19.7. El Colegio de Comisarios publicará las conclusiones del Comisario Técnico cada vez que se revisen los coches durante una Carrera. Estas publicaciones no incluirán ninguna cifra específica, excepto cuando se compruebe que un coche incumple el Reglamento Técnico.
- 19.8. Si un coche no cumple con su hoja de homologación y/o el BOP aplicable, puede ser descalificado del Evento.
- 19.9. Si los Comisarios Deportivos comprueban que algún competidor o fabricante ha proporcionado información engañosa o que ha influido de forma inapropiada en el proceso del BOP o cuando el rendimiento posterior de un competidor o fabricante sea superior al resultado esperado, podrán imponer sanciones o penalizaciones antes, durante o después de la Carrera.

20. LIMITACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS DURANTE EL EVENTO

- 20.1. Sólo se podrán utilizar durante toda la temporada los neumáticos F200 de la marca Hankook con el compuesto C52, adquiridos y suministrados por el equipo de servicio oficial durante un Evento.
- 20.2. El proveedor designado por el Promotor es RTI- Race Tire International, el único proveedor de neumáticos del Campeonato.
- 20.3. La lista de especificaciones de neumáticos aprobadas se publicará a más tardar dos semanas antes de la primera carrera del campeonato.
- 20.4. Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos. La banda de rodadura y el perfil originales del neumático no pueden modificarse ni cortarse. Se prohíbe modificar el marcado, la referencia, la información escrita en el neumático o cualquier medio de trazabilidad. Esto incluye el código de barras, el número de serie del fabricante, el tipo de neumático, las dimensiones y cualquier otro dato relevante.
- 20.5. Los equipos deben respetar los límites detallados en el folleto técnico emitido por RTI- Race Tire International y recibido del Promotor antes de la primera Carrera oficial, así como cualquier otra Adición Técnica recibida durante la temporada. En caso de no hacerlo, el Colegio de Comisarios podrá sancionarle.
- 20.6. Los equipos y los pilotos deben firmar el formulario de reconocimiento de riesgos emitido por el proveedor antes de su primera participación en el Campeonato.
- 20.7. Un neumático nuevo es aquel que se registra por primera vez en el Evento. Un neumático sólo puede ser registrado para un coche, definido por el número de coche.
- 20.8. Un neumático usado es aquel que ha sido inscrito para un coche en una carrera durante un evento anterior con el mismo número de coche. Para los competidores que participen carrera a carrera, se considera "un evento anterior" cualquier carrera/práctica anterior del Campeonato 2022 en la que se haya inscrito el coche. Los neumáticos usados deben ser presentados al fabricante de neumáticos para su verificación de seguridad y su reinscripción siguiendo el proceso definido por el Promotor y el Fabricante de Neumáticos. Esta presentación de los neumáticos usados debe hacerse antes de montar

cualquier neumático nuevo para la Carrera. El proveedor mantendrá una lista de los neumáticos que han sido registrados durante la temporada.

- 20.9. Un juego de neumáticos consta de dos neumáticos delanteros y dos traseros.
- 20.10. Un neumático de lluvia es un neumático diseñado para su uso en una pista húmeda y tiene ranuras de más del 25% de forma simétrica alrededor de la línea central del neumático.
- 20.11. Los neumáticos de lluvia sólo podrán utilizarse después de que la pista haya sido declarada húmeda por el Director de Carrera para la sesión (entrenamientos libres, clasificación o carrera). Estos neumáticos de lluvia no se inscribirán, pero deben ser de la marca Hankook y suministrados por RTI. Durante la carrera, en caso de cambio de tipo de neumático (neumáticos de seco a neumáticos de lluvia o viceversa), se requiere una parada obligatoria de (cuatro) minutos (motor parado, cuya duración se calculará desde la entrada al Pit Lane hasta la salida).
- 20.12. El tiempo de parada obligatorio en caso de cambio de neumáticos del mismo compuesto es de cuatro (4) minutos, incluyendo el tiempo de entrada y salida del Pit lane. Durante estos 4 minutos es posible realizar otros cambios mecánicos y cambiar de Rider si la ventana de cambio está abierta.
- 20.13. Limitación de los neumáticos para tiempo seco:
- Para los coches que participen en las categorías GT4 Pro y GT4 Bronze del Campeonato: se podrá reservar un máximo de dos (2) juegos de neumáticos de seco (8) para la clasificación y las carreras.
 - Para los coches que participen en las categorías TCR se podrá reservar un máximo de dos (2) juegos de neumáticos de seco.
 - En la categoría GTC, se puede reservar un máximo de un (1) juego de neumáticos de seco nuevos para la clasificación y las carreras.
 - Un neumático usado puede ser marcado por segunda vez para una segunda carrera. Sin embargo, contarán como neumáticos nuevos para las normas de limitación de neumáticos.

Durante los entrenamientos libres y privados los neumáticos son libres.

- 20.14. El control de los neumáticos se llevará a cabo de acuerdo con un proceso definido por el Promotor.
- 20.15. El flanco exterior de todos los neumáticos que se utilicen en una carrera deberá estar marcado con una identificación única que deberá permanecer visible y legible durante toda la carrera.
- 20.16. El control de los neumáticos se llevará a cabo de acuerdo con la lista de códigos de barras de los neumáticos proporcionada por cada Equipo al Delegado Técnico. La fecha límite para proporcionar esta lista de códigos de barras de neumáticos es una (1) hora (60 minutos) antes de la primera sesión de entrenamientos cronometrados.
- 20.17. Las marcas de los neumáticos realizadas por los competidores sólo pueden ser blancas.
- 20.18. Está prohibido el uso de sistemas de calentamiento de neumáticos.
- 20.19. Además de los permitidos dentro de las limitaciones relativas a los neumáticos nuevos para tiempo seco definidas anteriormente, cada coche inscrito en el Campeonato en una temporada completa tiene una asignación de dos neumáticos comodín por temporada para ser utilizados para reemplazar los neumáticos de clasificación y/o carrera que estén dañados o inutilizables. Los neumáticos Joker sólo son aplicables para el tipo de neumático de tiempo seco.

20.20. Un neumático comodín sólo se entregará tras la confirmación del Comisario Técnico,

que realizará la comprobación junto con el técnico de neumáticos designado por el proveedor. Tras la confirmación del Comisario Técnico y del proveedor, los Comisarios Deportivos emitirán una confirmación para sustituir este neumático por un neumático Joker. En ese caso, sólo se puede autorizar el uso de un neumático Joker. La solicitud formal debe hacerse por escrito y debe incluir la referencia del neumático dañado y la referencia del neumático al que sustituye.

- 20.21. Los participantes, carrera a carrera, recibirán un neumático comodín por carrera inscrita, hasta un máximo de dos neumáticos comodín por temporada para un mismo coche.
- 20.22. Si, durante la carrera, hay que cambiar un neumático defectuoso, esto puede hacerse fuera de las restricciones establecidas, en cuyo caso se considerará un uso de un neumático comodín como se describe en los artículos 19.18. y 19.19. Este cambio debe ser notificado antes del final de la carrera al Delegado Técnico o al Colegio de Comisarios o al Director de Carrera, bajo pena de una sanción que puede llegar a la descalificación. No se podrá realizar ningún cambio de conductor durante esta parada.

21. PESAJE

- 21.1. En el caso de los coches GT4, el piloto y el lastre del conductor no se incluyen en el peso mínimo del BOP del coche. En el Reglamento Técnico del TCR, el peso del BOP ya incluye el peso del conductor. Por lo tanto, en el caso de los equipos con 2 pilotos, para determinar el "peso mínimo de carrera" se debe calcular el peso del coche más el peso medio de los 2 pilotos.
- 21.2. El peso de cualquier coche puede ser comprobado en cualquier momento durante el Evento. El Comité Organizador se reserva el derecho de tomar decisiones sobre los pesos de los coches en cualquier momento de la prueba.
- A. Después de los entrenamientos de clasificación y de las carreras, el Delegado Técnico podrá pesar algunos coches entre los clasificados.
- B. Si el peso de un coche es inferior al especificado en el Reglamento Técnico y las adiciones, el participante en cuestión podrá recibir una de las penalizaciones establecidas, excepto cuando la deficiencia de peso sea consecuencia de la pérdida accidental de un componente del coche.
- C. No se podrá añadir, colocar o retirar ninguna sustancia de un coche después de que haya sido seleccionado para el pesaje o haya terminado una carrera o durante el procedimiento de pesaje (excepto por un Comisario Técnico cuando actúe en su capacidad oficial y de acuerdo con el Reglamento Técnico del Campeonato).
- D. Nadie más que los Comisarios Técnicos puede entrar o permanecer en la zona técnica sin el permiso específico del Delegado Técnico.
- E. En caso de incumplimiento de estas disposiciones para el pesaje de los coches, los comisarios podrán sancionar con las posiciones de parrilla que consideren oportunas o descalificarle de la carrera.

22. REQUISITOS GENERALES DEL COCHE

- 22.1. Todos los coches (excepto los de las categorías GTC y Abarth Challenge by Hankook) deberán llevar un registrador de datos con sensores adicionales, aprobado por el promotor, en todas las carreras. Será responsabilidad de cada equipo obtener este registrador de datos y los sensores, instalar el registrador de datos, el cable y la antena, y asegurarse de que funciona correctamente durante toda la Carrera. Los coches sin data-logger o con data-logger que no funcionan correctamente no cumplen con el reglamento y pueden ser sancionados por los comisarios de carrera.

23. SEGURIDAD GENERAL

- 23.1. Durante una carrera, el motor sólo puede arrancarse con el *motor de arranque*, excepto en el Pit Lane o en la parrilla, donde se permite el uso de una fuente de energía externa, incluso para una penalización de Stop and Go, en las condiciones establecidas en el artículo 26.5
- 23.2. Las luces blancas, rojas y traseras del coche deben estar encendidas en todo momento cuando el coche circule por una pista declarada "pista húmeda". Queda a discreción del Director de Carrera decidir si un conductor debe ser detenido porque su luz trasera no funciona. Si un coche se detiene de este modo, puede volver a incorporarse cuando se subsane la avería.
- 23.3. Una o varias banderas amarillas en los puestos de los comisarios indicarán que hay algún tipo de peligro en la pista. Los conductores deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección o posiblemente detenerse. El Director de Carrera y/o el Colegio de Comisarios utilizarán los tiempos de cronometraje del sector como referencia. Debe ser evidente que el conductor ha reducido la velocidad; esto significa que se espera que el conductor haya frenado antes y/o reducido la velocidad notablemente en ese sector. El adelantamiento está estrictamente prohibido en estas circunstancias. Cuando se utilicen dobles banderas amarillas durante los entrenamientos libres y la clasificación, debe ser evidente que un piloto no intentó marcar un tiempo de vuelta significativo; esto significa que el piloto debe abandonar la vuelta (esto no significa que tenga que entrar en boxes, ya que la pista puede ser despejada en la siguiente vuelta).

Cualquier infracción de esta norma durante los entrenamientos libres y las sesiones de clasificación para una carrera dará lugar a las siguientes sanciones:

A. Primera infracción:

- Anulación de al menos el mejor tiempo de clasificación del piloto.

B. Segunda infracción:

- Anulación de al menos los tres mejores tiempos de clasificación del piloto.

C. Tercera infracción:

- Todos los tiempos de la vuelta de clasificación han sido anulados.

24. PIT LANE Y BOXES

- 24.1. Es responsabilidad del equipo permitir que su coche vuelva a la vía rápida después de una parada en boxes sólo cuando sea seguro hacerlo. Los coches en el carril rápido tienen prioridad sobre los coches que salen del carril de trabajo.
- 24.2. Los coches no pueden pasar a la salida del Pit Lane ni esperar en el carril rápido hasta que se encienda la luz verde.

25. COMBUSTIBLE Y REPOSTAJE

- 25.1. Durante toda la duración de la prueba, todos los competidores deberán utilizar el combustible impuesto por el Comité Organizador. La comunicación se hará en cada caso por Adenda o Reglamento Privado.
- 25.2. No está permitido repostar durante las sesiones. Tampoco está permitido repostar en el intervalo entre la Calificación 1 y la Calificación 2.

26. ASISTENCIA EN BOXES

Durante todas las paradas en boxes, no podrán trabajar/tocar el coche más de tres (3) personas, excepto los

pilotos.

- 26.1. No se podrá realizar ninguna operación en el coche en el Pit Lane por más de tres (3) mecánicos.
- 26.2. Un controlador del coche (el cuarto miembro) puede supervisar el trabajo de los mecánicos. Puede caminar alrededor del coche, pero no debe tocar el coche, los conductores o las piezas de recambio de ninguna manera y sólo puede hacer comprobaciones visuales.
- 26.3. Durante una parada obligatoria durante una carrera, el piloto sustituido puede ayudar al piloto sustituto a subir al coche, pero no puede trabajar en él. Uno de los mecánicos autorizados a estar en la zona de trabajo podrá asistir a los conductores durante la operación de cambio de conductor.
- 26.4. La sustitución de lubricantes y fluidos diversos, excepto el combustible, está permitida durante las sesiones de entrenamientos libres y cronometrados y la carrera.
- 26.5. Durante cualquier parada en boxes, no es necesario apagar el motor. Para cualquier puesta a punto o ajuste, el motor puede arrancarse con la ayuda de una fente de energía auxiliar. Sin embargo, cuando el motor del coche se puede reiniciar sólo cuando el coche está a punto de entrar en la carrera y está en contacto con el suelo con todas las ruedas.

27. ENTRENAMIENTOS LIBRES, CLASIFICACIÓN

- 27.1. Está prohibido que cualquier coche inscrito realice cualquier tipo de práctica/prueba privada en el circuito donde se va a celebrar una carrera/evento, hasta 8 días naturales antes del comienzo de los entrenamientos libres, excepto cuando la práctica/prueba privada sea oficial, abierta a todos los competidores y esté aprobada por el promotor del campeonato. En caso de incumplimiento, el equipo saldrá desde el final de la parrilla en ambas carreras. Esta prohibición es sólo para la práctica privada, y no impide la participación en otras competiciones.
- 27.2. El evento puede tener sesiones de entrenamientos libres con una duración máxima de 20-40 minutos.
- Habrá dos sesiones de clasificación de al menos 15 minutos de duración. Si el coche es compartido por 2 pilotos, el piloto 1 tendrá que hacer la primera sesión de clasificación y el piloto 2 tendrá que hacer la segunda sesión de clasificación.
 - El orden de salida de la carrera 1 estará determinado por el mejor tiempo de la clasificación 1.
 - El orden de salida para la carrera 2 estará determinado por el mejor tiempo en la clasificación 2.
 - El piloto que se clasifique 1 tendrá que empezar la carrera 1.
 - El piloto que se clasifique 2 tendrá que empezar la carrera 2.
- El conductor 1 será el que tenga la menor categorización, el conductor 2 será el que tenga la mayor categorización.
- Este orden puede ser alterado por el Apéndice 1 del Evento o por la Adición probada por los Comisarios del Evento.
- Si los pilotos son de la misma categoría, el orden de conducción debe ser dado por el equipo hasta el final del briefing. Si el equipo no lo hace antes del plazo estipulado, el orden de conducción decidido por el Comité Organizador será obligatorio para el resto de la Prueba.
- 26.3 Habrá un intervalo mínimo de 5 minutos entre la sesión de clasificación 1 y la sesión de clasificación 2. En cuanto termine la sesión de clasificación 1, comenzará el intervalo. La sesión de clasificación 2 comenzará cuando se encienda la luz verde. La hora exacta de inicio de la sesión de clasificación 2 se anunciará en las pantallas de cronometraje. Durante el descanso, todos los coches se considerarán dentro de las normas del Parque Cerrado y no se podrá realizar ningún trabajo en los coches, excepto los cambios de piloto y neumáticos. No está permitido repostar. No se puede conectar ningún portátil u ordenador al coche. No se puede realizar ninguna transferencia de datos. Si esto no se respeta, se notificará como una violación de las normas del Parque Cerrado y se informará a los Comisarios Deportivos.

26.4 Todos los coches abandonados en el circuito durante la primera sesión de entrenamientos libres y/o la primera sesión de clasificación serán devueltos a los boxes lo antes posible y podrán participar en la siguiente sesión.

28. PARRILLA

28.1. Al final de las sesiones de entrenamientos clasificatorios, se publicará oficialmente el mejor tiempo conseguido por cada piloto.

28.2. Las parrillas se formarán según el orden del mejor tiempo conseguido por cada coche en las sesiones de entrenamientos clasificatorios. Si dos o más coches marcan tiempos idénticos, se dará prioridad al que lo haya hecho primero.

28.3. Si hay más de un conductor que no ha fijado una hora, se organizará en el siguiente orden:

- En primer lugar: cualquier piloto que intentara marcar un tiempo de clasificación arrancando un "vuelta rápida".
- Segundo: cualquier piloto que no haya iniciado una vuelta rápida.
- Tercero: cualquier piloto que no haya salido del pit-lane.

De acuerdo con los casos anteriores, si hay más de un piloto, el orden se dará según la clasificación del Campeonato.

28.4. Una vez establecida la parrilla de acuerdo con esta norma, se aplicarán las penalizaciones por posición en parrilla a los pilotos afectados, siguiendo el orden en que se emitieron las decisiones de penalización.

29. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

29.1. El procedimiento de salida tendrá lugar según el programa oficial del Evento. Al menos 10 minutos antes de la hora de inicio de la carrera, los coches saldrán de los boxes/pre-salida para dar una vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta se detendrán en la parrilla en el orden de salida con los motores parados.

29.2. Cualquier coche que entre en el Pit Lane al final de esta vuelta no podrá salir a la pista y tendrá que salir desde el Pit Lane.

29.3. Se aplicarán los siguientes procedimientos:

- La aproximación a la salida se anunciará mediante señales que se mostrarán en diez minutos, cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos antes del comienzo de la vuelta de formación, cada una de las cuales irá acompañada de una advertencia sonora.
- Cuando se muestra la señal de diez minutos, se abre el Pit Lane.
- Cuando se muestra la señal de cinco minutos, se cierra el Pit Lane. Cualquier coche que llegue al final del Pit Lane después de la señal de "cinco minutos" deberá salir detrás de cualquier otro coche que ya esté alineado en el semáforo de salida de boxes.
- Los cambios de neumáticos en la parrilla de salida sólo pueden permitirse hasta la señal de tres minutos.
- Cuando se muestre la señal de tres minutos, no se podrá trabajar en el coche. Para evitar dudas: la comprobación y/o el cambio de la presión de los neumáticos se considerará trabajo en el coche y, por lo tanto, ya no está permitido a partir de la señal de tres minutos. Todos los coches deben tener los neumáticos montados. Después de esta señal de tres minutos, las ruedas sólo podrán desmontarse en los boxes, excepto en los términos del artículo 28.9. Cualquier coche que no tenga todas las ruedas completamente montadas o que se trabaje en él después de la señal de tres minutos será sancionado con una pena de *drive through*. Todos, excepto los pilotos, los oficiales y un máximo de un (1) técnico de equipo, deben abandonar la parrilla.

- Cuando se muestra la señal de un minuto, los motores deben ponerse en marcha y el último mecánico debe abandonar la parrilla.
- Señal de 15 segundos: después de esta señal, se mostrará una bandera/luz verde en la parte delantera de la parrilla cuando los coches comenzarán una vuelta de formación con el *coche líder* manteniendo su orden de salida. Durante esta vuelta, la formación debe mantenerse lo más cerrada posible.
- El procedimiento de salida de una regata puede ser modificado por el Reglamento Particular o por la adición de los Comisarios Deportivos.

29.4. Se impondrá una penalización mínima de drive-through a cualquier piloto que, en opinión de los comisarios y/o del director de carrera, adelante innecesariamente a otro coche durante la vuelta de formación.

29.5. Salida rodada: El *coche líder* saldrá al final de la vuelta de formación. Los coches continuarán solos con la pole position de la parrilla de salida a una velocidad constante de 70 km/h y un máximo de 90 km/h. Cualquier divergencia entre las velocidades prescritas (70/90 km/h) antes de la salida supondrá al menos una penalización de drive-through.

29.6. Durante la vuelta de formación, la luz roja estará encendida. Ningún coche puede adelantar antes de que se dé la señal de salida. Habrá una salida rodada. La señal de arranque se dará apagando las luces rojas de arranque activadas bajo el control de arranque del motor. El tiempo de carrera comenzará en el punto en el que se dé la señal de salida de la carrera. Si se realiza una vuelta de formación adicional, se aplicará el artículo 28.7.

29.7. Si durante la salida rodada surge un problema cuando los coches llegan a la Línea al final de la vuelta de formación de la parrilla, el semáforo rojo permanecerá encendido. Se colocarán banderas amarillas en todos los puestos de observación. Los coches, con *la pole* al frente, darán una nueva vuelta de formación. Si es posible, serán acompañados y dirigidos por el *coche líder* y continuarán durante otra vuelta de formación. La salida se considerará dada después de que el líder haya cruzado la línea de salida en el primer intento.

29.8. Se impondrá una penalización *de paso* por una salida falsa.

29.9. Sólo en los siguientes casos se permitirá cualquier variación en el procedimiento de salida:

- A. Si comienza a llover después de la señal de cinco minutos, pero antes del comienzo de la carrera y, a juicio del Director de Carrera, los equipos deben tener la oportunidad de cambiar los neumáticos, se mostrarán las luces amarillas y el procedimiento de salida comenzará de nuevo con la señal de diez minutos. En caso necesario, se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 28.3.
- B. Si la salida de la carrera es inminente y, a juicio del Director de Carrera, el volumen de agua en la pista es tal que no se puede transitar con seguridad ni siquiera con neumáticos de lluvia, se mostrarán luces amarillas en la línea de meta y se mostrará información sobre el probable retraso en los monitores de cronometraje. Una vez que se conozca la hora de inicio, se dará un aviso de al menos diez minutos.
- C. Si la carrera se inicia detrás del Safety Car, se aplicará el artículo 30.1.
- D. Si el campeonato se disputa conjuntamente con otro campeonato, puede haber un procedimiento de salida diferente, explicado en la sesión informativa.

30. RACE

- 30.1. El conductor sólo podrá volver a la carrera por su cuenta. Puede ser sacado de la pista por los comisarios, pero debe ser capaz de volver a arrancar el coche sin ayuda externa.
- 30.2. Durante la carrera, los pilotos que salgan del Pit Lane deberán hacerlo únicamente cuando el semáforo de la salida del Pit Lane esté en verde y bajo su responsabilidad. Un comisario con una bandera azul, o una luz azul parpadeante, también advertirá al conductor si hay coches acercándose a la pista.

31. COCHE DE SEGURIDAD

- 31.1. Consulte el artículo 2.10 del anexo H del Código Deportivo Internacional de la FIA

32. FIN DE CARRERA

- 32.1. La señal de fin de carrera se dará en la línea de meta tan pronto como el coche líder la cruce una vez transcurrido el tiempo previsto. En caso de que el coche líder se detenga en la última vuelta, pero esté más de una vuelta completa por delante del siguiente coche mejor situado en el cruce anterior de la línea, la bandera a cuadros se mostrará en cuanto este siguiente coche mejor situado cruce la línea.
- 32.2. Si, por cualquier motivo, se da la señal de fin de carrera antes de que haya transcurrido el tiempo previsto, la carrera se considerará terminada cuando el coche que vaya en cabeza cruce la línea por última vez antes de que se dé la señal.
- 32.3. Si la señal de fin de carrera se retrasa por cualquier motivo, se considerará que la carrera ha terminado cuando debía.

33. CLASIFICACIÓN

- 33.1. El coche colocado en primer lugar será el que haya recorrido la mayor distancia en el tiempo previsto. A los efectos de este artículo, se entiende por tiempo programado el período comprendido entre el inicio de la carrera y la exhibición de la bandera a cuadros, de conformidad con el artículo 31.1. Todos los coches se clasificarán teniendo en cuenta el número de vueltas completadas que hayan dado y, para los coches que hayan completado el mismo número de vueltas, el orden en que hayan cruzado la línea de meta.
- 33.2. Los coches que hayan cubierto menos del 50% del número de vueltas del ganador (redondeado al número entero de vueltas más cercano) no se clasificarán.
- 33.3. La clasificación general se publicará en el Tablón Oficial de Anuncios y en el Tablón Digital (si procede) lo antes posible después de la carrera. Estos serán los únicos resultados válidos, a reserva de las modificaciones que puedan introducirse en virtud del Código y del presente Reglamento Deportivo.

Anexo I: Equipamiento obligatorio

REGISTRO DE DATOS (Artículo 21.1)

CÁMARAS A BORDO (ARTÍCULO 12.2)

Todos los coches deben estar equipados con la cámara oficial del Campeonato

Anexo II: Gráficos y publicidad obligatoria

Light Background



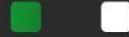
Colours used:



Dark Background



Colours used:



CAR LAYOUT 2021

GT4 AND GTS

