

REGULAMENTO DEPORTIVO PROVISIONAL

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE VELOCIDADE / SUPERCARS ENDURANCE 2023

INDEX

1. PREFACIO	2
2. REGLAMENTOS	2
3. COMPROMISO GENERAL	2
4. CONDICIONES GENERALES	3
5. LICENCIAS	3
6. COCHES ELEGIBLES	3
7. FORMATO DAS PRUEBAS/EVENTOS	4
8. CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN	5
9. CATEGORIZACIÓN DE PILOTOS	6
10. INSCRIPCIONES EN LAS PRUEBAS/EVENTOS	7
11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS PILOTOS	8
12. INCIDENTES.....	8
13. PENALIZACIONES	9
14. RECLAMACIONES Y APELACIONES	11
15. CAMBIOS DE PILOTO Y HANDICAP	11
16. PARADA OBLIGATORIA.....	11
17. CAMBIO DE VEHÍCULO	12
18. NÚMEROS DE COMPETICIÓN	12
19. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS	13
19. VERIFICACIONES TÉCNICAS.....	13
21 NEUMÁTICOS	14
22. PESAJE.....	16
23. RECOGIDA DE DATOS	16
24. SEGURIDAD GENERAL	17
25. PIT LANE Y BOXES	17
26. COMBUSTIBLE Y REPOSTAJE.....	18
27. ENTRENAMIENTOS LIBRES, ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS	18
28. GRELHA DE PARTIDA.....	19
29. PROCEDIMIENTO DE SALIDA.....	19
30. CARRERA	20
31. SAFETY CAR	20
32. FIN DE LA CARRERA	20
33. CLASIFICACIÓN	21
ANEXO I: EQUIPO OBLIGATORIO	22
ANEXO II: Gráficos y Publicidad Obligatoria	23

1. PREFACIO

1.1. La Federación Portuguesa de Automovilismo y Karting (FPAK) organiza en 2023, conjuntamente con los promotores oficiales del campeonato (Race Ready y TCR Euro Campeonatos LTD), una manifestación deportiva denominada Campeonato de Portugal de Velocidade / Supercars Endurance (en adelante CPV/Supercars Endurance), la cual se regirá por el Código Deportivo Internacional (CDI) y sus anexos, por las Prescripciones Generales de Automovilismo y Karting (PGAK), por las Prescripciones Específicas de Velocidad (PEV), por el Reglamento Deportivo y Técnico de las pruebas/eventos del CPV/Supercars Endurance, y por cualquier otra regulación publicada por la FPAK.

1.2. Los promotores del CPV/Supercars Endurance serán representados por:

- Diogo Ferrão (Race Ready)
- Paulo Ferreira (TCR Euro Campeonatos LTD)

1.3. Los promotores del CPV/Supercars Endurance podrán:

- 1.3.1. Lidar con cuestiones relativas a la aceptación de vehículos, conforme especificado en los presentes Reglamentos;
- 1.3.2. Deliberar sobre la aceptación de inscripciones de preparadores y fabricantes en el campeonato;
- 1.3.3. Deliberar sobre cuestiones relativas al Balance of Performance (BOP);
- 1.3.4. Emitir aclaraciones sobre los reglamentos y su interpretación, los cuales estarán sujetos a ratificación previa de la FPAK;
- 1.3.5. Lidar con las cuestiones relativas a la aceptación de los pilotos, desde realizadas hasta el inicio de las verificaciones administrativas;
- 1.3.6. Emitir aclaraciones sobre cualquier cuestión relativa a la atribución de puntos o a la clasificación del campeonato.

2. REGLAMENTOS

2.1. El texto final de este Reglamento Deportivo del Campeonato será la versión portuguesa, que será utilizada en caso de disputa en cuanto a su interpretación. Los títulos en este documento son sólo para referencia y no forman parte de este Reglamento Deportivo.

2.2. El Reglamento Deportivo del Campeonato entrará en vigor después de la aprobación de la FPAK y sustituirá todos los reglamentos anteriores relacionados con este Campeonato.

2.3. Todas las modificaciones al Reglamento Deportivo y Técnico se harán de acuerdo con el Art. 1.6.1 de las PGAK.

2.4. Aunque este documento esté generalmente escrito con referencias en masculino, debe ser considerado neutral en relación al género. Todas las referencias a "él" pueden ser sustituidas por "ella", "de él" por "de ella", etc...

3. COMPROMISO GENERAL

3.1. Todos los pilotos, competidores y oficiales participantes en el campeonato se comprometen, en su propio nombre, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones complementadas o alteradas del Código Deportivo Internacional, Prescripciones Generales de Automovilismo y Karting, Prescripciones Específicas de Velocidad, del Reglamento Técnico y del presente Reglamento Deportivo del CPV/Supercars Endurance.

4. CONDICIONES GENERALES

- 4.1. Es obligación del competidor asegurarse de que todas las personas involucradas cumplan con todos los requisitos del CDI y sus apéndices, el PGAK, el PEV, el Reglamento Deportivo y Técnico 2023, el reglamento particular de la prueba, incluidas las adiciones y aclaraciones aprobadas.
- 4.2. Cada competidor 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, el competidor debe notificar por escrito a los Comisarios un representante alternativo antes del final de las verificaciones administrativas; los casos de "fuerza mayor" serán considerados por los Comisarios. Durante toda la duración de la manifestación, el responsable de un vehículo inscrito es solidariamente responsable con el concursante de la observancia de las prescripciones.
- 4.3. Los concursantes deben asegurarse de que sus vehículos cumplen los requisitos de elegibilidad, seguridad y el Reglamento Técnico durante toda la prueba.
- 4.4. La presentación de un vehículo para su verificación se considerará una declaración implícita de conformidad.

5. LICENCIAS

- 5.1. Todos los pilotos que participen en las carreras/eventos de CPV/Supercars Endurance deberán ser titulares de una licencia deportiva NACIONAL A o superior, de acuerdo con lo estipulado en el vigente Reglamento de Expedición de Licencias Deportivas de la FPAK.
- 5.2. Se recuerda que, en los términos del vigente Reglamento de Expedición de Licencias Deportivas y, por fuerza del Reglamento Internacional - transcrito a los reglamentos nacionales - los menores de 18 años no pueden ser titulares de una licencia de competidor.
- 5.3. En caso de necesitarla, dicha licencia será expedida a nombre de uno de los padres (o tutor en su caso), quedando adscrita única y exclusivamente al piloto respectivo.
- 5.4. En cada carrera/evento de CPV/Supercars Endurance, los propios pilotos y/o los titulares de licencias colectivas serán admitidos como competidores. En caso de que el competidor no sea el propio piloto, el competidor deberá ser titular de una Licencia Deportiva de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento de Emisión de Licencias Deportivas.
- 5.5. Todos los miembros de los equipos competidores, según el Art. 8.4 del PGAK, director deportivo del equipo y asistentes, que desempeñen sus funciones en el pit lane, en la zona de boxes o en el paddock en las carreras/eventos de CPV/Supercars Endurance, deberán ser titulares de la correspondiente Licencia Deportiva, siendo este un requisito obligatorio en la acreditación.

6. COCHES ELEGIBLES

- 6.1. Las divisiones GT4 PRO y GT4 Bronze están reservadas a los coches GT4 (Gran Turismo) homologados por el RACB según se define en el Reglamento Técnico GT4 2023.
- 6.2. Los siguientes coches son elegibles para competir en la división GTX y de acuerdo con las versiones anteriores del Reglamento Técnico de GT4 o el respectivo Copa/Trofeo Monomarca:
 - Alpine A110 Cup
 - Aston Martin Vantage GT4
 - Ginetta G50 3.5 ou 3.7
 - BMW M3 GT4 (E92)
 - Lotus Evora GT4
 - Chevrolet Corvette C6 GT4
 - Nissan 350Z GT4
 - KTM X-BOW GT4 (MY2008 e MY2018)
 - Maserati GranTurismo MC GT4

- Lotus Exige 260R Cup – Sujeto a la aplicación de la BOP
- Ferrari F430 Challenge - Sujeto a la aplicación de la BOP
- Porsche 981 Cayman CS MR GT4
- Ligier JS02

6.3 Los siguientes coches son elegibles para competir en la división Cup y de acuerdo con las versiones anteriores del Reglamento Técnico del respectivo Copa/Trofeo Monomarca:

- Porsche 997 GT3 Cup – Sujeto a la aplicación de la BOP
- Porsche 991.1 GT3 Cup – Sujeto a la aplicación de la BOP

6.4 Los siguientes coches son elegibles para competir en la división TC y de acuerdo con las versiones anteriores del Reglamento Técnico del respectivo Copa/Trofeo Monomarca:

- BMW M235i
- BMW M240i
- Mini Cooper
- Fiat Abarth
- Ginetta G40
- Peugeot RCZ Cup
- Peugeot 308 Racing Cup
- Renault Clio Cup
- SEAT León MK2
- Skoda Octavia
- VW Scirocco

6.5 Los siguientes coches son elegibles para competir en la división M2 y de acuerdo con la versión anterior del respectivo Copa/Trofeo Monomarca:

BMW M2 CS – Sujeto a la aplicación de la BOP

6.6 La división TCR está reservada a los coches que cumplan el Reglamento Técnico TCR 2023 y las respectivas fichas de homologación TCR.

6.7 El Promotor se reserva el derecho de aceptar cualquier otro coche en las divisiones GTX, Cup, M2 y TC.

6.8 Cualquier coche inscrito en una prueba del campeonato podrá participar en más de una competición durante el mismo evento.

7. FORMATO DAS PRUEBAS/EVENTOS

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

7.2 Cada carrera/evento consistirá en:

7.2.1. Una sesión de entrenamientos libres con una duración máxima de 40 minutos

7.2.2. Dos sesiones de entrenamientos cronometrados con una duración de 15 minutos cada una

7.2.3. Dos carreras con una duración de 45 minutos cada una

7.3 Se establece el número máximo de carreras/eventos del campeonato es de 5. La lista provisional de carreras/eventos del CPV / Supercars Endurance 2023 es la siguiente:

Evento	Data	Local	País	Puntuable para:
Evento 1	06/07 Mayo	Portimão	Portugal	CPV / Supercars Endurance
Evento 2	10/11 Junio	Jarama	Espanha	CPV / Supercars Endurance
Evento 3	14/16 Julio	Vila Real*	Portugal	CPV
Evento 4	22/23 Octubre	Jerez	Espanha	Supercars Endurance
Evento 5	25/26 Noviembre	Estoril	Portugal	CPV / Supercars Endurance

*Dependiente de la homologación del circuito.

7.4 Los conductores y competidores puntúan para los siguientes Campeonatos Absoluto:

- Campeonato de Portugal de Velocidade de Gran Turismo - Absoluto
- Campeonato de Portugal de Velocidade de Turismo - Absoluto
- Campeonato de Portugal de Velocidade GTC - Absoluto

7.5 El Campeonato está compuesto por las siguientes divisiones:

- División GT4 Pro
- División GT4 Bronze
- División TCR
- División TC
- División M2
- División GTX
- División Cup

7.6 Los participantes de las divisiones GT4 y GT4 Bronze puntúan para el CPV/Supercars Endurance Grand Turismo, las divisiones TCR, TC y M2 puntúan para el CPV/Supercars Endurance Turismo y las divisiones GTX y Cup puntúan para el CPV/Supercars Endurance GTC.

8. CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIÓN

8.1 La puntuación para todas las clasificaciones de la prueba/evento y campeonato se asignará de acuerdo con el Art. 13.1 de las PGAK:

1º	25 puntos
2º	20 puntos
3º	17 puntos
4º	14 puntos

6º	10 puntos
7º	8 puntos
8º	6 puntos
9º	4 puntos

seguintes	1 punto

5°	12 puntos
----	-----------

10°	2 puntos
-----	----------

--	--

Pruebas Puntuables: Los resultados a considerar para la clasificación final serán los puntos obtenidos en las últimas dos carreras en el Autódromo do Estoril, a los que se sumarán los 4 mejores resultados de las otras seis carreras. (Incluyendo puntos por vuelta rápida y clasificación)

8.2 Si una carrera es suspendida o interrumpida de acuerdo con el artículo 13.7 de las PGAK y no se puede reiniciar, entonces:

- a) No se otorgarán puntos a los pilotos si el líder ha completado menos de dos vueltas.
- b) Se otorgará la mitad de los puntos a los pilotos si el líder ha completado dos o más vueltas, pero menos del 75% de la distancia original de la carrera (o tiempo), siempre y cuando el líder haya completado al menos una vuelta completa sin Safety Car o en Full Course Yellow.
- c) Se otorgará la puntuación completa a los pilotos si el líder ha completado el 75% o más de la distancia original de la carrera (o tiempo).

8.3 Las condiciones mencionadas anteriormente se basarán en el número de vueltas que figuran en los resultados publicados para el cálculo de la clasificación final.

8.4 Después de la última prueba/evento del calendario anual, se entregarán los títulos de ganadores del trofeo de pilotos.

8.5 La clasificación de equipos:

- a) Se considerarán como equipos todas las entidades que posean licencia de equipo o licencias colectivas de competidor. Para efectos de esta clasificación, se considerarán los resultados de todas las pruebas/eventos.
- b) En las puntuaciones a atribuir, se consideran, en cada prueba/evento, el resultado obtenido por los dos vehículos mejor clasificados de la respectiva equipo en la clasificación general final absoluta.
- c) Si se inscriben más de 2 coches bajo la misma licencia de Competidor, el Competidor debe nombrar los vehículos elegibles para marcar puntos para el trofeo de Equipo, a más tardar durante las verificaciones Administrativas en cada prueba/evento. En caso contrario, la elegibilidad para marcar puntos para el trofeo de equipo será estandarizada, teniendo en cuenta los dos (2) coches con los números de competición más pequeños, siendo el número 1 el menor en este contexto.

9. CATEGORIZACIÓN DE PILOTOS

9.1 Los pilotos que deseen competir en las categorías GT4 PRO y GT4 Bronze del CPV/Supercars Endurance deben ser categorizados por la FIA. Los pilotos que no estén categorizados deberán enviar a la FIA un registro de palmarés, como máximo, catorce días antes del inicio de la primera prueba/evento en la que deseen participar, utilizando el enlace del sitio web de la FIA en <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

9.1.1 Las definiciones de las categorías, la Lista de Categorización de Pilotos y el formulario de inscripción se pueden encontrar en el sitio web de la FIA.

9.1.2 Todas las decisiones relacionadas con las categorizaciones son tomadas bajo la autoridad de la Comisión de Categorización de Pilotos de la FIA.

9.1.3 La lista de competidores autorizados a participar en la prueba/evento indicará la categoría asignada a cada piloto. Los promotores del CPV/Supercars Endurance se reservan el derecho de asignar categorizaciones provisionales a los pilotos que no han sido categorizados al inicio

de la prueba/evento o de hacer cualquier cambio en la categorización FIA de cualquier piloto de acuerdo con los criterios del CPV/Supercars Endurance.

9.1.4 Todos los pilotos con derogación temporal de categorización serán indicados en la lista de inscritos con un asterisco.

9.1.5 Todos los pilotos que reciban tal derogación serán monitoreados de cerca y la derogación puede ser eliminada en cualquier momento sin previo aviso. Además, los equipos con 2 pilotos que incluyan un piloto con una derogación pueden recibir peso adicional, siendo tal decisión tomada por los promotores del CPV/Supercars Endurance antes del final de las verificaciones administrativas de cada prueba/evento.

9.1.6 Cualquier categorización provisional no constituirá una categorización de la FIA.

9.2 La composición de los equipos de la división GT4 Pro será:

- Bronze – Gold - se aplicará una carga adicional del 1,5% del peso homologado del vehículo;
- Bronze – Silver - sin peso adicional

9.3 Todos los valores de lastre mencionados anteriormente son provisionales y pueden estar sujetos a cambios según la propuesta de los promotores del CPV/Supercars Endurance antes del final de las verificaciones administrativas de cada prueba/evento.

9.4 La composición de los equipos de la división GT4 Bronze será la siguiente:

- Bronze-Bronze
- Un piloto Bronze compitiendo solo.

10. INSCRIPCIONES EN LAS PRUEBAS/EVENTOS

10.1 Los competidores que se inscriban en una prueba/evento del CPV/Supercars Endurance puntuarán para el campeonato.

10.2 El valor de inscripción por prueba/evento es de 1550€ + IVA o 5000€ pagados hasta el día 26 de abril para las 5 pruebas/eventos del CPV/Supercars Endurance.

10.3 De acuerdo con el Art. 3.14 del CDI, los promotores del CPV/Supercars Endurance pueden rechazar la inscripción en una prueba/evento, y deberán informar al competidor, así como a la FPAK, en los 2 días siguientes al cierre de las inscripciones y como muy tarde cinco días antes de la prueba/evento. Este rechazo deberá ser justificado.

10.4 Todo competidor que desee participar en una prueba/evento debe realizar su inscripción exclusivamente a través del portal de la FPAK (de acuerdo con lo descrito en el Art. 9.3.1 de las PGAK), a través de la siguiente dirección: <https://portal.fpak.pt/auth/view/login>

10.4.1 Todos los competidores, después de realizar su inscripción en el Portal de la FPAK y para que la misma sea validada, deben enviar al promotor (al correo electrónico gt4@raceready.pt) el comprobante de pago de la misma. Sin ese comprobante, la inscripción no será validada, de acuerdo con lo descrito en el Art. 3.9.3 del CDI.

10.5 Todos los competidores cuyas inscripciones sean aceptadas para el CPV/Supercars Endurance se comprometen a participar en todas las pruebas/eventos inscritas con el número de vehículos y pilotos inscritos. Cualquier eventual falta a una prueba/evento deberá ser comunicada por escrito al Promotor del CPV/Supercars Endurance. Cualquier eventual imposibilidad de competir debe ser debidamente explicada y justificada por escrito al Promotor del CPV/Supercars Endurance.

10.6 Todas las inscripciones deben ser confirmadas al Promotor hasta 5 días antes de cada prueba/evento.

10.7 Si un competidor desea inscribirse después de que se publique la lista de inscritos, se le cobrará directamente al competidor el valor de 100€. Los cambios de conductor y de su orden pueden realizarse hasta el momento del Briefing, si están de acuerdo con este reglamento. Los cambios en

los vehículos inscritos u otros pueden realizarse hasta las verificaciones técnicas iniciales de acuerdo con los puntos 6.4, 6.5 y 6.5.1 de las PGAK.

10.8 Si un competidor no cumple con los plazos de inscripción detallados en el artículo 10.4, el Promotor podrá, a su exclusivo criterio, declarar nulo y sin efecto el pedido de inscripción. En este caso, el competidor no será reembolsado de ningún adelanto. Las inscripciones se consideran "inscripciones oficiales" una vez que las tasas de inscripción se pagan íntegramente y el competidor es informado por el Promotor.

11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS PILOTOS

11.1 En circunstancias excepcionales, los Comisarios Deportivos y/o el Director de Carrera pueden dar instrucciones a los competidores a través de comunicados, de acuerdo con el CDI. Estos comunicados se publicarán en el tablón oficial físico y/o digital y se distribuirán a todos los competidores, quienes deberán acusar recibo mediante la firma del competidor o de su representante legítimo.

11.2 Los monitores de cronometraje también se consideran un tablón oficial (si las instalaciones del circuito lo permiten).

11.3 Todas las clasificaciones, parrillas de salida y resultados de las prácticas y la carrera, así como todas las decisiones emitidas por los oficiales, se publicarán en el tablón oficial y en el tablón digital, si existe.

11.4 Cualquier decisión o comunicación relativa a un competidor o piloto debe ser notificada de acuerdo con el Art. 5 de las PGAK.

11.5 El BOP de una carrera/evento se comunicará como mínimo 5 (cinco) días antes de la carrera/evento. Para ajustarlo, los Comisarios Deportivos emitirán un comunicado que indicará el valor de la presión atmosférica a considerar para el evento, lo que podría implicar la modificación del BOP inicial calculado para una o más marcas/modelos de vehículos.

12. INCIDENTES

12.1. Incidente significa cualquier acontecimiento o conjunto de acontecimientos que involucre a uno o más pilotos, o cualquier acción realizada por un piloto que sea informada a los Comisarios Deportivos por el Director de Carrera (o registrada por los Comisarios Deportivos y enviada al Director de Carrera para su investigación) y que:

- a) Provoca la interrupción de una sesión de entrenamientos (libres o cronometrados) o la suspensión de una carrera;
- b) Constituye una infracción al presente Reglamento Deportivo, Reglamento Técnico, PGAK, PEV o CDI;
- c) Provoca una falsa salida en uno o más vehículos;
- d) Causa una colisión;
- e) Obliga a un piloto a salir de la pista;
- f) Impide ilegítimamente una maniobra de adelantamiento legítima por parte de un piloto;
- g) Comete una infracción en el pit lane;
- h) Adelanta a uno (o más) pilotos fuera de los límites de la pista.

12.2. Todos los competidores deben tener obligatoriamente una cámara a bordo de su vehículo, de acuerdo con el Anexo 1 de este reglamento.

12.3. La cámara debe estar orientada hacia la parte delantera del vehículo y mostrar la pista. Los datos del sistema de cámaras a bordo pueden ser utilizados por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera para investigar incidentes, y pueden ser utilizados para fines promocionales y comerciales del Promotor. Todos los datos del sistema de cámaras a bordo son propiedad del promotor y serán devueltos al equipo después de la prueba/evento.

12.4 La cámara a bordo debe estar siempre encendida y configurada en modo de grabación cuando el vehículo esté en la pista o en el carril de boxes. La infracción puede resultar en las siguientes multas (acumulativas a lo largo de la temporada):

- a) Primera infracción: trescientos euros (€ 300)
- b) Segunda infracción: seiscientos euros (€ 600)
- c) Tercera infracción: descalificación de la prueba/evento

13. PENALIZACIONES

13.1 El CCD podrá aplicar las penalidades previstas en el presente Reglamento Deportivo, así como las previstas en el CDI y sus anexos, PGAK y PEV 2023, para los incidentes e infracciones que le sean reportados por el Director de Carrera.

13.2 A criterio de los Comisarios Deportivos, mediante informe o solicitud del Director de Carrera, se decidirá si uno o más conductores involucrados en un incidente serán penalizados.

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

13.4 Si un piloto está involucrado en un incidente (véase el artículo 12.1) y ha sido informado de ello (por ejemplo, a través de los monitores de cronometraje u otra forma de notificación) por los Comisarios Deportivos hasta 30 minutos después de que finalice la sesión, no puede abandonar el circuito sin el consentimiento de los Comisarios Deportivos, salvo por motivos médicos.

13.5 Los Comisarios Deportivos pueden imponer cualquiera de las siguientes sanciones (en sustitución o además de otras sanciones disponibles) a cualquier piloto involucrado en un incidente:

- a) Una advertencia.
- b) Una penalización de drive-through. El piloto debe ingresar al pit lane y volver a la carrera sin detenerse en el pit lane.
- c) Penalización Stop & Go. El piloto debe ingresar al pit lane, detenerse en la zona de penalización durante el tiempo definido y volver a la carrera inmediatamente.
- d) Una penalización de tiempo de, al menos, 10 segundos a ser añadida al tiempo total de la carrera y a ser aplicada, si es posible, antes de la ceremonia de entrega de premios en el podio.
- e) Una caída de, al menos, dos (2) posiciones en la parrilla en la próxima carrera en la que el piloto alinee.
- f) Descalificación de una sesión y/o carrera.
- g) Suspensión para una o más carreras.

13.6 Se las sanciones mencionadas en los incisos b) o c) del Artículo 13.5 se imponen durante los últimos cinco minutos (si el piloto no puede cumplir con la sanción impuesta) o después del final de una carrera, serán convertidas en tiempo adicional al tiempo total de la carrera de acuerdo con lo dispuesto en las PEV.

13.7 Se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Los Comisarios Deportivos notificarán la penalización que se haya impuesto al competidor en cuestión y la misma será mostrada en los monitores de cronometraje. A partir del momento en que la decisión sea notificada en los monitores de cronometraje, el piloto en cuestión no puede cruzar la línea en la pista más de dos veces antes de entrar en el Pit Lane y, en el caso de una penalización en virtud del Artículo 12.7 c), continuar hacia la zona de penalización, donde permanecerá durante el período de inmovilización previsto.
- b) Durante un procedimiento de FCY (Full Course Yellow) o de Safety Car, no se puede cumplir ninguna penalización de Pit Lane, a menos que el piloto ya haya iniciado la entrada en la vía de boxes cuando el procedimiento fue iniciado. El número de veces que el piloto cruce la línea

detrás del Safety Car o durante un procedimiento Full Course Yellow se añadirá al número máximo de veces que puede cruzar la línea en la pista.

- c) Mientras un piloto esté parado en el Pit Lane como resultado de una penalización de tiempo, no se puede realizar ninguna operación además de la parada. Si el motor se detiene, se puede arrancar después de que finalice el período de penalización. Si el piloto no puede arrancar el vehículo por sí mismo, los mecánicos pueden sacarlo de la caja.
- d) Cuando haya pasado el período de penalización de tiempo, el piloto puede volver a la pista.
- e) Ninguna penalización puede ser ejecutada por un equipo antes de haber sido notificada por escrito, ya sea en los monitores del cronometraje o por documento emitido por los Comisarios Deportivos.

13.8 La falta de cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Artículo 13.7 será sancionada con al menos otra penalización de drive-through.

13.9 Las siguientes penalizaciones pueden ser aplicadas si se produce una infracción durante la carrera:

13.9.1 Incumplimiento del tiempo de parada obligatoria:

a) Penalización de Stop & Go con la duración del tiempo de parada obligatoria no cumplido;

13.9.2. Exceso de velocidad en el Pit Lane:

- a) Drive-Through (1ª infracción);
- b) Stop & Go de 0 segundos (2ª infracción);
- c) A criterio de los Comisarios Deportivos (a partir de la 2ª infracción);

13.9.3 Inicio de la parada obligatoria fuera de la ventana de parada obligatoria: Penalización Stop & Go de tiempo equivalente al tiempo fuera de la ventana, con un máximo de 80 segundos.

13.9.4 El incumplimiento de la parada obligatoria será penalizado con 165 segundos adicionales al tiempo total de carrera.

13.10 Todas las penalidades aplicadas serán comunicadas a través de los monitores de cronometraje y en la zona definida por el Director de Carrera en el briefing para tal efecto. Después de ese momento, el piloto al que se le aplicó la penalidad debe cumplirla de inmediato, no pudiendo pasar por la Línea más de dos veces desde que se le presentó la penalidad.

13.11 Específicamente para la aplicación de las penalidades de Drive-Through, Stop & Go y tiempo añadido al tiempo total de carrera (ya sea por conversión de las penalidades de Drive-Through, Stop & Go o no), las mismas se comunicarán al cronometraje tan pronto como sea posible para que consten en las clasificaciones provisionales, excepto en los casos en que sea necesaria la audiencia de competidores involucrados en incidentes.

13.12 **Sanciones disciplinarias:** De acuerdo con el Art.º 9.15 del CDI, el concursante será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona participante o que preste un servicio por su cuenta en relación con el Campeonato y se considerarán sus colaboradores directos o indirectos, sus pilotos, sus mecánicos, sus consultores o proveedores de servicios o sus pasajeros, así como toda persona a la cual el Concursante haya permitido el acceso a las Áreas Reservadas. Cualquier infracción cometida por éstos será comunicada a los Comisarios Deportivos para la aplicación de las sanciones previstas en el presente Reglamento Deportivo, CDI, PGAK y PEV 2023.

14. RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 14.1 Las reclamaciones deben ser presentadas de acuerdo con los Artículos 14 de las PGAK y 13 del CDI, y deben ir acompañadas de la tarifa exigida de 500€ (quinientos euros), de acuerdo con el Artículo 14.1.1 de las PGAK, que deberá ser entregada en efectivo o por transferencia a la FPAK.
- 14.2 Los competidores tendrán el derecho de apelar ciertas decisiones de los Comisarios Deportivos (con excepción de lo que se cubre en el Artículo 14.3), observando la forma y los plazos establecidos en el Artículo 15 del CDI. El valor de la tasa de apelación es de 2500€ (dos mil quinientos euros), de acuerdo con el Artículo 14.2.1 de las PGAK.
- 14.3 De acuerdo con el Artículo 14 del CDI y el Artículo 15 de las PGAK, no son apelables las decisiones de los Comisarios Deportivos con las siguientes penalidades:
- Drive Through;
 - Stop & Go;
 - Cancelación de una o más vueltas aplicadas por los Comisarios Deportivos o por el Director de Carrera durante las sesiones de entrenamiento libre;
 - Pérdida de posiciones en la parrilla de salida;
 - Penalidades de tiempo añadido al tiempo total de carrera.

15. CAMBIOS DE PILOTO Y HANDICAP

- 15.1 Cada equipo estará compuesto por un máximo de 2 pilotos, los cuales no podrán estar inscritos en más de un vehículo en cada prueba/evento.
- 15.2 Opcionalmente y siempre que el competidor lo declare en su boletín de inscripción correspondiente a la prueba/evento, el equipo podrá designar a un único conductor para participar en la competición a SOLAS (un único conductor para toda la prueba/evento - entrenamientos y carrera - en un mismo vehículo).
- 15.3 Cualquier modificación en la composición de los conductores que participan en la prueba/evento debe ser solicitada por escrito a los Comisarios Deportivos hasta el final del Briefing. Cualquier cambio de conductores después de ese momento solo será aceptado en casos de fuerza mayor y estará sujeto a la aprobación de los Comisarios Deportivos, quienes aplicarán las siguientes penalizaciones:
- 15.3.1 **En caso de cambio de la composición del equipo antes de la primera sesión de entrenamientos cronometrados:** pérdida de 3 posiciones en la parrilla para la carrera 1;
- 15.3.2 **En caso de cambio de la composición del equipo después de las sesiones de entrenamientos cronometrados y antes de la carrera 1:** pérdida de 5 posiciones en la parrilla para ambas carreras;
- 15.3.3 **En caso de cambio de la composición del equipo después de la carrera 1:** salida en última posición en la parrilla para la carrera 2.
- 15.3.4 **En caso de que un equipo de dos conductores pase a ser un equipo a SOLO:** se aplicará lo dispuesto en el Artículo 43.2.1 c) de las PEV 2023.
- 15.4 La suspensión de las penalizaciones en los Artículos 15.3.1, 15.3.2 y 15.3.3 anteriores quedará a criterio de los Comisarios Deportivos, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 12.3.3 c) del CDI.

16. PARADA OBLIGATORIA

- 16.1. En ambas carreras, habrá una parada obligatoria que se llevará a cabo de la siguiente manera:
- a) En una carrera con una duración de 45 minutos, la parada obligatoria debe realizarse cruzando el loop de entrada del pit lane entre el 20º y el 30º minuto de carrera, respectivamente, nunca antes del minuto 20m.00s.000 y nunca después del minuto 29m.59s.999. Estos tiempos se contarán a partir de la señal de inicio de la carrera (luz verde o apagado de la luz roja).
 - b) Cuando está en curso un procedimiento de Safety Car durante la primera parte de la carrera y se espera que todavía esté en curso al comienzo de la ventana de tiempo mencionada anteriormente, es posible que el equipo realice la parada obligatoria si el

conductor llega al loop de entrada del Pit Lane durante la ventana de tiempo para la parada obligatoria.

16.2. El tiempo de parada obligatoria para ambas carreras será de 120 segundos, medido entre el loop de entrada y el loop de salida de la cronometría en el pitlane, iniciándose cuando el vehículo cruza el loop de entrada del pitlane y termina cuando el vehículo cruza el loop de salida del pitlane. Este tiempo de parada será igual en todas las pruebas que figuran en el Art. 7.3 del presente Reglamento Deportivo, independientemente del tiempo que sea necesario para recorrer el pitlane.

16.3 Al handicap de parada previsto en el Art. 16.2 se añadirá el siguiente tiempo adicional al tiempo de parada para la carrera 2:

- a) 10 segundos para el 1º clasificado de cada división en la carrera 1
- b) 05 segundos para el 2º clasificado de cada división en la carrera 1
- c) 03 segundos para el 3º clasificado de cada división en la carrera 1.

16.4 Durante esta parada obligatoria, los equipos con 2 conductores deberán proceder al cambio de los mismos frente a su box o área designada de cada equipo, siendo la responsabilidad del equipo el cumplimiento de la parada.

16.5 Un vehículo solo puede dejar su área de box cuando esté listo para volver a la pista y cuando sea seguro hacerlo. Debe ingresar a la vía rápida respetando el límite de velocidad en el pit lane, sin disminuir la velocidad o detenerse, excepto en casos de fuerza mayor debidamente aceptados por el Director de Carrera o por los Comisarios Deportivos.

16.6 No se permite a los equipos circular a una velocidad extremadamente reducida en la vía rápida de las boxes como forma de cumplir el tiempo de parada obligatoria.

16.7 Si un equipo circula a una velocidad anormalmente lenta en la vía rápida y, con ello, perjudica a uno o más equipos, será objeto de un informe por parte del Director de Carrera para los Comisarios Deportivos, quienes podrán aplicar sanciones.

17. CAMBIO DE VEHÍCULO

17.1 Las modificaciones de vehículos en cada prueba/evento se llevarán a cabo de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos 6.5.1 y 6.7 de las PGAK.

18. NÚMEROS DE COMPETICIÓN

18.1 Cada vehículo llevará el número de competición asignado por el promotor. Los números de competición deben ser enteros y estar comprendidos entre 1 y 999.

18.2 Los números de competición serán exclusivos en la temporada del Campeonato y no podrán ser reutilizados por otro equipo. El número 1 estará reservado para el equipo ganador del campeonato del año anterior. Si este equipo no está inscrito en el CPV/Supercars Endurance o no solicita el número 1, el promotor puede asignarlo a otro equipo.

18.3 Los números de competición y la publicidad en los vehículos deben cumplir con los diseños en el Anexo 2 del Reglamento Deportivo del Campeonato.

18.4 El nombre o el emblema de la marca del vehículo de competición debe aparecer en el lugar de origen. Los nombres de los conductores deben aparecer en cada lado de la carrocería.

18.5 Todos los competidores deben cumplir con las directrices establecidas en las reglas de publicidad obligatoria de vehículos, equipos y conductores del CPV/Supercars Endurance, en particular no se permite ningún patrocinio de marcas que compiten directamente con los patrocinadores del Campeonato.

18.6 Cada equipo debe firmar el Acuerdo Comercial de Equipo en dos copias y devolverlas al Promotor, como máximo, antes del inicio de la primera prueba/evento en la que participan. La no firma del Acuerdo puede provocar la anulación de la inscripción en la prueba/evento y la negativa a su participación.

18.7 Los equipos inscritos con licencias diferentes deben usar nombres de equipos comerciales diferentes. Los competidores inscritos con licencias diferentes deben usar la decoración de sus vehículos de competición diferentes. Dentro de cualquier equipo, los vehículos deben tener características fácilmente distinguibles (sujeto a aprobación del Promotor y/o del Director de Carrera).

19. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

- 19.1 En cada prueba/evento se realizará una verificación administrativa que se centrará en la documentación del concursante, los pilotos, el director deportivo del equipo, el equipo/asesores y el vehículo de competición.
- 19.2 Durante las verificaciones administrativas de cada prueba/evento, los equipos con dos conductores estarán obligados a indicar (en un documento oficial) el orden del primero y segundo piloto (el primero piloto hace la primera carrera, el segundo piloto hace la segunda carrera). Este orden solo podrá ser alterado por motivos de fuerza mayor y autorizado por los Comisarios Deportivos con la correspondiente penalización, según lo dispuesto en el Artículo 15 anterior.
- 19.3 Cualquier equipo que pretenda realizar tal cambio será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Artículo 15.3 anterior.
- 19.4 El Piloto 1 será el que tenga la categorización más baja, el Piloto 2 será el que tenga la categorización más alta. En caso de que los conductores tengan la misma categorización, el equipo deberá decidir el orden de conducción.

19. VERIFICACIONES TÉCNICAS

- 20.1 As verificaciones técnicas iniciales comenzarán después de las verificaciones administrativas y se llevarán a cabo en el lugar indicado en el reglamento particular de la prueba/evento en cuestión.
- 20.2 Durante las verificaciones técnicas iniciales, el competidor deberá presentar el Pasaporte Técnico y la Ficha de Homologación de cada uno de sus vehículos inscritos en la prueba/evento.
 - 20.2.1 Los competidores podrán presentar un pasaporte técnico de la FIA o de otra ASN, siempre y cuando sea de forma puntual. Si un competidor inscrito en el Campeonato participa en más de dos pruebas/eventos con el mismo vehículo con PT de otra ASN o FIA, deberá solicitar un PT FPAK para que se realice un seguimiento del vehículo en cuestión (según el Artículo 10.2.2 de las PGAK).
 - 20.2.2 En el caso de vehículos de competición provenientes de trofeos/copa monomarca, se deberá presentar el reglamento del trofeo/copa de origen del vehículo, previamente acordado con la Comisión Técnica.
- 20.3 Las vehículos de competición deberán presentarse a la verificación técnica inicial en el horario indicado en las siguientes condiciones:
 - a) con fichas de homologación y pasaporte técnico del vehículo de competición;
 - b) con certificados del depósito de combustible y del arco de seguridad;
 - c) sin combustible;
 - d) con reductores preparados para sellado y alambre proporcionado por el equipo;
 - e) con lastre preparado para sellado y alambre proporcionado por el equipo;
 - f) con el motor sellado por el fabricante o listo para sellar de la siguiente manera:
 - g) Los competidores deben hacer suficientes agujeros en los pernos o dos tornillos consecutivos en el depósito de aceite (seco o húmedo), cabeza del cilindro y tapas de la cabeza del cilindro. Debe instalarse alambre en cada lado del motor, proveniente del cárter, uniendo cada grupo de pernos/agujeros para que estas piezas no puedan separarse. Las puntas de los

alambres deben ser suficientemente largas y no deben estar torcidas para permitir la fijación de los sellos.

- h) para vehículos equipados con turbocompresor, el turbo debe estar listo para ser sellado;
- i) con identificación y luces adicionales instaladas, si corresponde;
- j) con todas las pegatinas obligatorias (patrocinadores, técnicas/seguridad/campeonatos) de acuerdo con los Grafismos (ver Anexo 2);
- k) con neumáticos slick conformes con el Artículo 20.1.

20.4 El peso del vehículo y otra información específica del mismo (número de sellos, diámetro del restrictor, distancia al suelo), que estarán inscritos en el pasaporte técnico, son de entera y exclusiva responsabilidad del competidor. Siempre será responsabilidad del competidor proporcionar, en cualquier momento durante la prueba/evento, la comprobación de que el vehículo de competición y los equipos están en conformidad con los reglamentos técnicos y las informaciones respecto al BOP en vigor.

20.5 El Data Logger puede ser leído y verificado en cualquier momento durante la prueba/evento, después de una decisión del Director de Carrera, Comisarios Deportivos y/o Delegado Técnico. Para este efecto, los competidores son responsables de guardar una copia de todos los datos de todas las sesiones sin modificarlos, eliminarlos o alterarlos hasta dos horas después del final de la última carrera de la prueba/evento.

20.6 Los Comisarios Deportivos publicarán las conclusiones del Delegado Técnico cada vez que los vehículos sean verificados durante la prueba/evento.

20.7 Si un vehículo no está en conformidad con su ficha de homologación, reglamento técnico y/o con el BOP aplicable, los Comisarios Deportivos analizarán el informe del Delegado Técnico y aplicarán una penalidad de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 20.13 de las PEV 2023.

20.8 Si los Comisarios Deportivos constatan, a través de informe del Delegado Técnico, que cualquier competidor o fabricante proporcionó información engañosa, que influyó de forma inadecuada en el proceso BOP o donde el desempeño subsiguiente de un competidor o fabricante es superior al resultado esperado, podrán imponer sanciones o penalidades antes, durante o después de la prueba/evento.

20.9 Si un vehículo es verificado al final de la segunda sesión de entrenamientos cronometrados y no está en conformidad, los Comisarios Deportivos aplicarán una penalidad de acuerdo con lo definido en los Art. 20.13 de las PEV 2023, la cual será aplicable a ambas sesiones de entrenamientos cronometrados.

20.10 En el caso de aplicación de una penalización de acuerdo con lo establecido en el Art.º 20.13 del PEV 2023, que no implique la pérdida de tiempo o descalificación de las sesiones de entrenamiento cronometradas, se retirará adicionalmente el/los mejor(es) tiempo(s) de vuelta de las sesiones al competidor que haya sido penalizado por no conformidad técnica, para garantizar que no se le atribuya puntuación por la vuelta más rápida con un vehículo que no cumple con las normas.

20.11 Todas las mediciones deberán realizarse con el vehículo detenido en una superficie plana y horizontal en el Box Técnico, según lo definido por el Delegado Técnico de la prueba/evento.

21 NEUMÁTICOS

21.1 Durante las sesiones de entrenamientos cronometrados y carreras, y en todas las pruebas del calendario del campeonato, sólo se pueden utilizar neumáticos de la marca y proveedor autorizados por el Promotor.

21.2 La lista de especificaciones de neumáticos aprobados será publicada, siendo que cada equipo tendrá que usar las medidas específicas designadas para cada coche/evento.

21.3 Cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos está prohibido. La banda de rodadura y el perfil originales del neumático no pueden ser modificados ni cortados. Está prohibida la modificación de la marca, referencia, información escrita en el neumático o cualquier medio de rastreabilidad. Esto incluye el código de barras, número de serie del fabricante, tipo de neumático, dimensiones y cualquier otro elemento relevante.

- 21.4 Los equipos deben respetar los límites detallados en el boletín técnico emitido por el proveedor oficial del Campeonato y recibido por el promotor antes de la primera prueba/evento, así como los constantes de aditamentos con origen en propuestas del Delegado Técnico o promotor recibidos durante el Campeonato. Cualquier incumplimiento llevará a la aplicación de penalidad por parte de los Comisarios Deportivos.
- 21.5 Los competidores y pilotos deben firmar el formulario de reconocimiento de riesgos emitido por el proveedor oficial del Campeonato antes de la primera prueba/evento en que participen en el Campeonato.
- 21.6 Un neumático nuevo es aquel que se inscribe por primera vez en la prueba/evento. Un neumático solo puede ser registrado para un vehículo, definido por el número de competición del vehículo.
- 21.7 Un neumático usado es aquel que fue inscrito para un vehículo en una prueba/evento anterior con el mismo número de competición del vehículo. Para competidores que no estén inscritos en la totalidad del Campeonato, "una prueba/evento anterior" se considera cualquier prueba/evento anterior a 2023. Los neumáticos usados deben ser presentados al fabricante del neumático para verificación de seguridad y nuevo registro siguiendo el proceso definido por el Promotor y el Fabricante del Neumático. Esta presentación de neumáticos usados debe hacerse antes del montaje de cualquier neumático nuevo para la prueba/evento. El proveedor oficial del Campeonato mantiene una lista de los neumáticos que fueron registrados durante el Campeonato.
- 21.8 Un juego de neumáticos consiste en dos neumáticos delanteros y dos traseros.
- 21.9 Un neumático de lluvia es un neumático diseñado para uso en pista mojada y posee ranuras en más del 25% simétricamente alrededor de la línea central del neumático.
- 21.10 Los neumáticos de lluvia sólo podrán utilizarse después de que la pista haya sido declarada mojada por el Director de Carrera para la sesión en cuestión (entrenamientos libres, clasificación o carrera). Estos neumáticos de lluvia no estarán marcados, pero deberán ser de la marca y compuesto autorizados por el Promotor. 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 3 minutos (tres) entre la entrada y la salida del pitlane.
- 21.11 Durante esta parada, se permite realizar otras operaciones y cambiar de piloto si la ventana de cambio está abierta.
- 21.12 Limitación de neumáticos para neumáticos de tiempo seco:
- Para los vehículos inscritos en las divisiones GT4 Pro y GT4 Bronze del Campeonato: se podrá marcar un máximo de dos (2) juegos de neumáticos de seco (para un total de 8 neumáticos) para su uso en las sesiones de entrenamientos cronometrados y en las carreras.
 - Para los vehículos participantes en la división TCR, se podrá marcar un máximo de diez (10) neumáticos de seco para su uso en las sesiones de entrenamientos cronometrados y en las carreras.
 - En las divisiones GTX, Cup, TC y M2, se podrá marcar un máximo de un (1) juego de neumáticos de seco (para un total de 4 neumáticos) para su uso en las sesiones de entrenamientos cronometrados y en las carreras.
 - Un juego de neumáticos usados puede ser marcado una segunda vez para una segunda carrera/evento.
 - Durante los entrenamientos libres y las sesiones de entrenamientos libres, el uso de los neumáticos es gratuito.
- 21.13 El flanco exterior de todos los neumáticos que se utilizarán en una prueba/evento se marcará con una identificación única, que deberá permanecer visible y legible durante toda la prueba/evento.
- 21.14 La verificación de neumáticos se llevará a cabo de acuerdo con la lista de códigos de barras de neumáticos proporcionada por el proveedor oficial del Campeonato al Delegado Técnico. El plazo para proporcionar esta lista de códigos de barras de neumáticos es de una (1) hora (60 minutos) antes de la primera sesión de entrenamientos cronometrados.
- 21.15 Las marcas de neumáticos realizadas por los competidores solo pueden ser de color blanco.

21.16 Está prohibido el uso de cualquier sistema de calentamiento de neumáticos.

21.17 Además de los juegos de neumáticos permitidos según el Artículo 20.13 anterior, se permitirá a cada vehículo inscrito en el Campeonato para la totalidad de la temporada una asignación de dos neumáticos joker para tiempo seco para ser utilizados como reemplazo de neumáticos dañados o inutilizables en sesiones de entrenamiento cronometrados y/o carreras.

21.18 El uso de un neumático joker será solicitado por el competidor por escrito y contendrá la referencia del neumático dañado y su reemplazo, y solo se permitirá después de la verificación del Delegado Técnico, quien verificará el neumático dañado o inutilizado junto con el técnico de neumáticos designado por el proveedor oficial del Campeonato. Después de la confirmación del Delegado Técnico y del proveedor oficial del Campeonato, los Comisarios Deportivos autorizarán el uso del neumático joker en reemplazo del neumático dañado o inutilizado.

21.19 Cada vehículo podrá solicitar un neumático joker en cada prueba/evento en el que se inscriba.

21.20 Si durante la carrera solo se debe reemplazar un neumático dañado o defectuoso, se considerará como un uso de neumático joker. La decisión de lo que es un neumático dañado defectuoso es una decisión única y exclusiva del Delegado Técnico del Campeonato. Este reemplazo debe ser notificado al Delegado Técnico y a los Comisarios Deportivos antes del final de la prueba/evento, bajo pena de una sanción que los Comisarios Deportivos pueden aplicar, que puede ir hasta la descalificación del competidor. No se permitirá ningún cambio de piloto durante esta parada.

22. PESAJE

22.1 En el caso de los vehículos de la categoría GT4, el piloto y el lastre del piloto no están incluidos en el peso mínimo del BOP del vehículo.

22.2 En el caso de los vehículos de la categoría TCR, el peso del BOP ya incluye el peso del piloto. Por lo tanto, en el caso de equipos con 2 pilotos, para determinar el "minimum racing weight", se debe calcular el peso del vehículo más el peso promedio de los 2 pilotos.

22.3 El peso de cualquier vehículo puede ser verificado en cualquier momento durante la prueba/evento:

22.4 Si el peso de un vehículo es inferior al especificado en los Reglamentos Técnicos y aditivos, el concursante en cuestión será descalificado de la sesión, excepto cuando la insuficiencia de peso sea el resultado de la comprobada pérdida accidental de una o más piezas durante la sesión.

22.5 Ninguna sustancia puede ser añadida, colocada o removida de un vehículo después de haber sido seleccionado para pesaje durante o después de cualquiera de las sesiones.

22.6 Nadie, aparte de los Comisarios Técnicos, puede entrar o permanecer en el área técnica sin la autorización específica del Delegado Técnico.

22.7 Cualquier infracción a este Artículo estará sujeta a una penalidad a criterio de los Comisarios Deportivos.

22.8 A diferencia de lo indicado en las PEV y PGAK, no existe ninguna tolerancia sobre el valor mostrado en la balanza, siendo los demás procedimientos de pesaje y repesaje aplicables.

23. RECOGIDA DE DATOS

23.1 En todas las carreras/eventos del Campeonato, el sistema data-logger designado por el promotor, con sensores adicionales, debe ser instalado en todos los vehículos de competición (excepto en las divisiones GTX, Cup, TC y M2).

23.2 Será responsabilidad de cada equipo instalar este sistema data-logger, cable, antena y demás sensores que sean necesarios y asegurar su correcto funcionamiento durante toda la carrera/evento.

23.3 Todos los vehículos sin data-logger o que no funcionen correctamente y no cumplan con el reglamento, podrán ser penalizados por los Comisarios Deportivos.

24. SEGURIDAD GENERAL

24.1 Durante una prueba/evento, el motor sólo podrá arrancarse con el motor de arranque.

24.2 Siempre que la pista sea declarada "pista mojada", todos los vehículos deberán circular con las luces encendidas. Queda a discreción del Director de Carrera decidir si un piloto debe ser detenido porque su luz trasera no funciona. Si un coche es detenido por este motivo, sólo podrá volver a la pista cuando se haya resuelto el problema.

24.3 En cualquier momento de la sesión podrán ondear una o varias banderas amarillas en los puestos de señalización de los comisarios, lo que indicará la existencia de algún tipo de peligro en la pista. Los pilotos deberán reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección o posiblemente detenerse, siendo aplicable lo siguiente:

- a) El Director de Carrera y/o los Comisarios utilizarán los tiempos de cronometraje del sector como referencia para detectar cualquier mejora de tiempo, siempre que el sistema de cronometraje del circuito lo permita.
- b) Debe ser evidente que el piloto ha reducido la velocidad, lo que significa que se espera que el piloto haya frenado antes y/o reducido notablemente la velocidad en ese sector.
- c) Los adelantamientos están estrictamente prohibidos en tales circunstancias.

24.4 Cuando se utilicen dobles banderas amarillas durante los entrenamientos libres y la clasificación, debe ser evidente que un piloto no intentó establecer 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 quedar libre en la vuelta siguiente).

24.5 Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos libres y cronometrados dará lugar a las siguientes sanciones:

- a) Primera infracción: anulación del mejor tiempo de la sesión del piloto.
- b) Segunda infracción: anulación de los tres mejores tiempos de la sesión del piloto.
- c) Tercera infracción: Anulación de todos los tiempos registrados en la sesión.

25. PIT LANE Y BOXES

25.1 Para evitar cualquier duda, el pit lane se dividirá en dos carriles, definidos de la siguiente manera:

- a) la pista más cercana al muro de separación entre la pista y el pit lane se denomina "vía rápida".
- b) Cualquier coche que circule por el "carril rápido" debe llevar a bordo al piloto sentado en su posición normal de conducción y en orden de marcha, incluso cuando el coche esté siendo empujado por los mecánicos;
- c) el carril más cercano a los boxes se denomina "carril interior" y es la zona en la que se permite trabajar en los coches mientras están en el pit lane;
- d) cualquier coche del "carril rápido" tiene prioridad sobre cualquier coche del "carril interior" que desee acceder al carril rápido;
- e) Está prohibido circular por el pit lane a una velocidad anormalmente lenta que pueda perjudicar a otros pilotos en competición. La infracción a esta norma implicará la aplicación de un drive through.

25.2 Es responsabilidad del equipo permitir que su coche vuelva al "carril rápido" después de una parada en boxes sólo cuando sea seguro hacerlo.

- 25.3 Los pilotos sólo pueden pasar al "carril rápido" del pit lane cuando la luz verde esté encendida.
- 25.4 No podrán realizar ninguna operación en el coche que se encuentre en el carril interior de la calle de boxes más de tres (3) mecánicos.
- 25.5. Un miembro del equipo que actúe como controlador (el 4º miembro) podrá supervisar el trabajo de los mecánicos en el coche. Podrá desplazarse alrededor del vehículo mientras esté parado en el carril interior, pero no podrá tocar el vehículo, los pilotos y/o las piezas de recambio, limitándose su función a la observación y al control visual.
- 25.6 Durante una parada obligatoria durante una carrera, el piloto sustituido podrá ayudar al piloto sustituto a entrar en el vehículo y abrocharse los cinturones de seguridad, pero no podrá trabajar en el vehículo. Uno de los mecánicos autorizados a estar en la zona de trabajo podrá ayudar a los pilotos durante la operación de cambio de piloto.
- 25.7 El repostaje de lubricantes y fluidos varios, excepto combustible, está permitido durante las sesiones de entrenamientos y carreras en la zona de boxes de cada equipo.
- 25.8 Durante cualquier parada en boxes, no es obligatorio apagar el motor. Sin embargo, si se apaga, el motor sólo podrá arrancarse cuando el coche tenga todas las ruedas en contacto con el suelo y antes de volver a la pista para la sesión de entrenamientos y/o la carrera.
- 25.9 Durante las sesiones de entrenamientos y las carreras, los equipos no están autorizados a introducir los coches en el interior de los boxes para recibir asistencia. Todas las intervenciones se realizarán en el vía interior.

26. COMBUSTIBLE Y REPOSTAJE

- 26.1 No se permite el repostaje de vehículos durante ninguna sesión de entrenamientos ni de carrera, incluido el intervalo entre las sesiones de entrenamientos cronometrados 1 y 2.

27. ENTRENAMIENTOS LIBRES, ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

- 27.1. Está prohibido que cualquier vehículo 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 inicio 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 partirá desde el final de la parrilla en ambas carreras. 27.1 Esta interdicción es sólo para la práctica privada, no impidiendo la participación en otras competiciones.
- 27.2 La carrera/evento puede tener sesiones de entrenamientos libres con una duración máxima de 40 minutos.
- 27.3 Habrá dos sesiones de entrenamientos cronometrados con una duración mínima de 15 minutos. Si el coche es compartido por 2 pilotos, el piloto 1, designado a tal efecto en las verificaciones administrativas de acuerdo con el Art.18.1 del presente Reglamento Deportivo, deberá realizar la primera sesión de calificación y el piloto 2 deberá realizar la segunda sesión de calificación.
- 26.3.1 El orden de salida de la carrera 1 estará determinado por el mejor tiempo de la sesión de entrenamientos clasificatorios 1. El orden de salida de la carrera 2 estará determinado por el mejor tiempo de la sesión de entrenamientos clasificatorios 2.
- 26.3.2 El piloto que participe en la sesión de entrenamientos cronometrados 1 deberá tomar la salida en la carrera 1.
- 26.3.3 El piloto que tome la sesión de entrenamientos cronometrados 2 deberá tomar la salida en la carrera 2.
- 27.4 Habrá un intervalo mínimo de 5 minutos entre la sesión de entrenamientos cronometrados 1 y la sesión de entrenamientos cronometrados 2.
- 27.5 El intervalo entre las sesiones comienza después de la señal de finalización de la sesión de entrenamientos cronometrados 1, y la sesión de entrenamientos cronometrados 2 comenzará cuando

se encienda la luz verde del pit lane. La hora exacta de inicio de las sesiones de entrenamientos cronometrados puede ser anunciada en los monitores de cronometraje.

- 27.6 Durante el intervalo, se aplicará el régimen de parque cerrado y no se permitirá ningún trabajo en los vehículos, excepto el cambio de piloto y neumáticos. No se permitirá la conexión de ninguna computadora o transferencia de datos al vehículo. Cualquier infracción al régimen de parque cerrado será reportada a los Comisarios Deportivos.
- 27.7 Si se define en la sesión informativa inicial, durante el intervalo y con el fin de optimizar el espacio disponible en la vía interior y permitir un trabajo seguro y sin interferencias para los equipos ubicados en las boxes vecinas, los vehículos deberán ser colocados en la vía interior de frente y en un ángulo de aproximadamente 45 grados con respecto a la vía rápida del pit lane. El retorno a la vía rápida del pit lane se hará retrocediendo el vehículo con el apoyo de al menos 2 asistentes, sin recurrir nunca a los propios medios del vehículo para tal efecto.
- 27.8 Todos los vehículos abandonados en el circuito durante la primera sesión de entrenamientos libres y / o la primera sesión de entrenamientos cronometrados serán traídos de vuelta a los boxes lo más rápido posible y pueden participar en la siguiente sesión, siempre y cuando reúnan las condiciones de seguridad necesarias.
- 27.9 De acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento Deportivo, no se permite colocar el vehículo dentro de la box durante las sesiones de entrenamientos cronometrados para realizar cualquier reparación en el mismo, debiendo dichas reparaciones realizarse en la vía interior del pit lane. La puerta de acceso al pit lane de las boxes debe mantenerse abierta durante toda la sesión de entrenamientos cronometrados.

28. GRELHA DE PARTIDA

- 28.1 Al término de todas las sesiones de entrenamientos clasificatorios, se publicará una clasificación final con el mejor tiempo obtenido por cada piloto que haya participado en la sesión.
- 28.2 Las parrillas de salida de cada una de las carreras se establecerán en función de los mejores tiempos de cada piloto obtenidos en las sesiones de entrenamientos clasificatorios. Si dos o más pilotos registran tiempos idénticos, se dará prioridad al que haya realizado el tiempo en primer lugar, y así sucesivamente.
- 28.3 Si más de un piloto no consigue clasificarse en la sesión, se le permitirá participar en las carreras y el orden de su inclusión en la parrilla será el siguiente:
- Primero: cualquier piloto que haya intentado marcar un tiempo de clasificación iniciando una "vuelta rápida";
 - Segundo: cualquier piloto que no haya iniciado una vuelta rápida;
 - Tercero: cualquier piloto que no haya salido del pit lane.

29. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

- 29.1 El procedimiento de salida tendrá lugar de acuerdo con el programa oficial de la carrera/evento. Al menos 10 minutos antes de la hora de inicio de la carrera, los coches saldrán del pit lane para dar una vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, los coches se desplazarán a la posición de parrilla y apagarán el motor una vez que estén parados en su posición.
- 29.2 Cualquier coche que entre en el pit lane al final de esta vuelta de reconocimiento no podrá volver a la pista y deberá 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 la línea de salida a los diez minutos, cinco minutos, tres minutos, un minuto y quince segundos antes del inicio de la vuelta de formación, cada una de las cuales irá acompañada de una advertencia sonora.
 - Cuando se muestre la señal de diez minutos, se encenderá el semáforo verde de la calle de boxes y los vehículos podrán iniciar su vuelta de reconocimiento.
 - Cuando se dé la señal de cinco minutos, se encenderá el semáforo rojo de la calle de boxes. 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 cerca de la línea del semáforo de salida del pit lane.

- d) Los cambios de neumáticos en la parrilla de salida sólo se permitirán hasta que se muestre la señal de tres minutos.
 - e) Cuando se muestre la señal de los tres minutos, no será posible realizar ninguna operación en el coche. Para evitar dudas: comprobar y/o cambiar la presión de los neumáticos se considerará una operación en el coche y, por lo tanto, ya no se permitirá a partir de la señal de los tres minutos.
 - f) A partir de esta señal de tres minutos, todos los vehículos deberán tener las ruedas montadas y en el suelo. A partir de esta señal, las ruedas sólo podrán retirarse en boxes. Cualquier vehículo que no tenga todas las ruedas completamente montadas o que sea objeto de cualquier operación después de la señal de los tres minutos será sancionado con un drive through. Todos, excepto los pilotos, los oficiales y un (1) técnico de equipo como máximo, deben abandonar la parrilla.
 - g) Cuando se muestra la señal de un minuto, los motores deben arrancar y el último mecánico debe abandonar la parrilla.
 - h) Señal de quince segundos: después de esta señal, se mostrará una bandera / luz verde en la parte delantera de la parrilla y los coches comenzarán una vuelta en formación detrás del Leading Car, manteniendo su orden de salida. Durante esta vuelta, la formación debe mantenerse lo más cerrada posible.
 - i) El procedimiento de salida de una carrera/evento puede ser modificado por Reglamentos Particulares o por Adición de los Comisarios Deportivos.
 - j) Se aplicará una penalización mínima de drive-through a cualquier conductor que, en opinión de los Comisarios Deportivos y/o Director de Carrera, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la vuelta de formación.
 - k) Se utilizará el procedimiento de salida rodada definido en el Art.º 30.9 de las PEV 2023.
 - l) Se aplicará una penalización de drive-through por una salida falsa.
- 29.4 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 inicio de la carrera y, en opinión del Director de Carrera, los equipos deben tener la oportunidad de cambiar neumáticos, se mostrarán las luces amarillas y el procedimiento de salida comenzará de nuevo con la señal de diez minutos.
 - b. Si el inicio de la carrera es inminente y, en opinión 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 las luces amarillas en la línea de salida y en los monitores de cronometraje se mostrará información sobre el probable retraso. Una vez conocida la hora de salida, se dará un aviso de al menos diez minutos.
 - c. Si la carrera se inicia detrás del Safety Car, se aplicará lo establecido en el Artículo 34.8 de las PEV 2023.

30. CARRERA

30.1 El piloto debe ser capaz de volver a la carrera por sus propios medios. Podrá ser ayudado por los comisarios para recolocarse o para salir de una escapatoria, pero deberá ser capaz de volver a arrancar el motor sin ayuda exterior.

30.2 Durante la carrera, los pilotos que salgan del pit lane deberán hacerlo únicamente cuando el semáforo de la salida esté en verde y bajo su propia responsabilidad.

31. SAFETY CAR

31.1 De conformidad con el Artículo 2.10 del anexo H del Código Deportivo Internacional de la FIA

32. FIN DE LA CARRERA

32.1 El señal de fin de carrera se dará en la Línea de Meta tan pronto como el líder la cruce después de haber transcurrido el tiempo programado. En el caso de que el líder pare en la última vuelta, pero esté más de

una vuelta completa por delante del siguiente piloto mejor ubicado en el cruce anterior de la línea, la bandera de cuadros será mostrada cuando este siguiente piloto mejor ubicado cruce la línea.

32.2 Si por alguna razón, el señal de fin de carrera se da antes de que haya transcurrido el tiempo programado, la carrera se considerará terminada cuando el líder cruce la línea por última vez antes de que se dé la señal.

32.3 Si el señal de fin de carrera se retrasa por cualquier motivo, la carrera se considerará terminada cuando se termine el tiempo previsto para la duración de la misma.

33. CLASIFICACIÓN

33.1 El piloto que cruce la línea en primer lugar será aquel que haya recorrido la mayor distancia en el tiempo programado. Para los fines de este artículo, el tiempo programado significa el período desde el inicio de la carrera hasta e incluyendo la exhibición de la bandera a cuadros. Todos los pilotos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completadas y, para aquellos que hayan completado el mismo número de vueltas, el orden en el que cruzaron la línea.

33.2 Los pilotos que hayan recorrido menos del 50% del número de vueltas del ganador de su división (redondeado al número entero de vueltas más cercano) no serán clasificados.

33.3 Las clasificaciones provisionales y finales se publicarán en el Tablero Oficial de Avisos y en el Tablero Digital (si corresponde) tan pronto como sea posible después de la sesión de entrenamientos o carrera. Estos serán los únicos resultados válidos, sujetos a cualquier cambio que pueda hacerse bajo el CDI, PGAK, PEV y los presentes Reglamentos Deportivos.

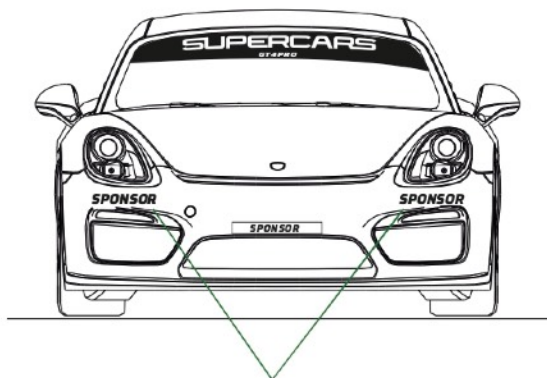
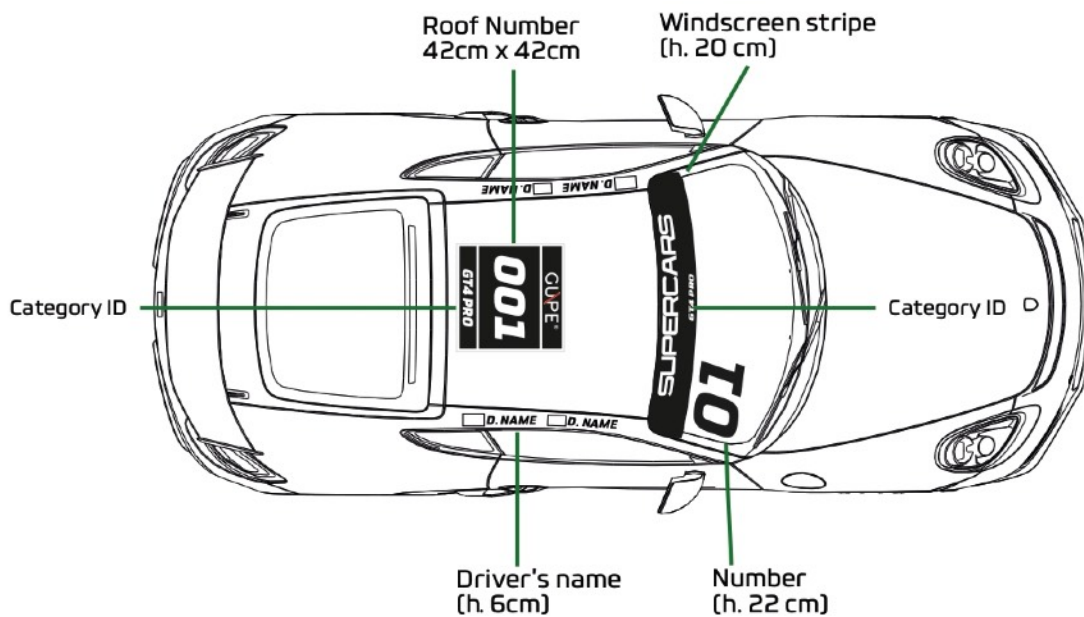
ANEXO I: EQUIPO OBLIGATORIO

DATA LOGGER (Artículo 23)

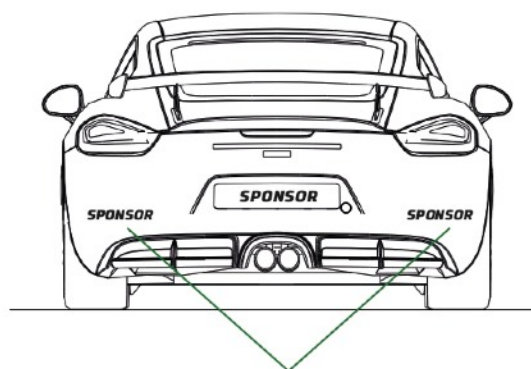
Emotag SRO-DL1 serialnumber > 22300 ou Emotag SRO-RTSL serialnumber > 22760

SUPERCARS

CAR LAYOUT 2023



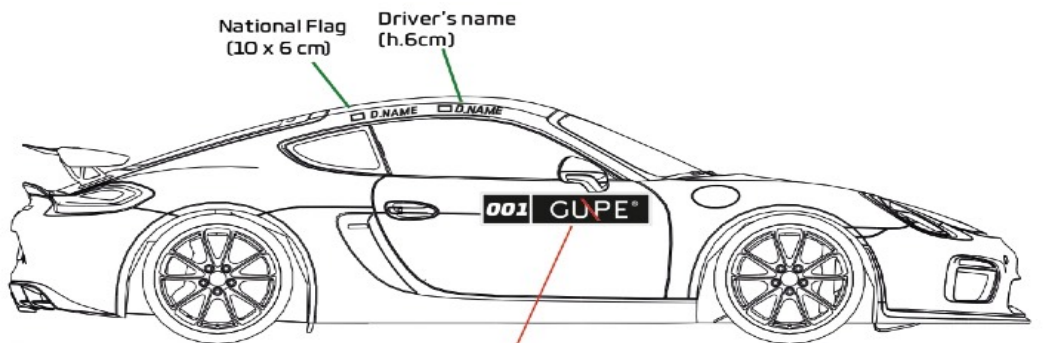
Bumper stickers, front



Bumper stickers, rear

SUPERCARS

CAR LAYOUT 2023



Front door race number plates on both sides (h. 67 x 15 cm)
Number plate with color category and sponsor

Additional stickers:

- a) Name of the driver style: Initial of the first name, dot, space, family name (e.g. J. Smith)
font: Futo Sans Bold Italic
colour: White
position on each side: top side window : 6 cm
position at the front: right side of the windscreen between the windscreen stripe and car number (height: 10 cm)
- b) National flag dimensions: 10x6cm
position on the left of the Driver's name.