COPA DE CASTILLA Y LEON DE RESISTENCIA DE TURISMOS

REGLAMENTO DEPORTIVO

A.- GENERALIDADES

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN
ARTÍCULO 2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES
ARTÍCULO 3. PRUEBAS PUNTUABLES
ARTÍCULO 4. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS
ARTÍCULO 5. OFICIALES
ARTÍCULO 6. REGLAMENTO PARTICULAR Y COMPLEMENTOS
ARTÍCULO 7. SEGUROS

B.- INSCRIPCIONES

ARTÍCULO 8. INSCRIPCIONES
ARTÍCULO 9. ASPIRANTES
ARTÍCULO 10. VEHÍCULOS ADMITIDOS
ARTÍCULO 11. NÚMEROS DE COMPETICIÓN
ARTÍCULO 12. PUBLICIDAD

B.- DESARROLLO DE LA PRUEBA

ARTÍCULO 13. VERIFICACIONES
ARTÍCULO 14. BRIEFING
ARTÍCULO 15. COMPOSICION DE LA PRUEBA
ARTÍCULO 17. PROCEDIMIENTO DE SALIDA
ARTÍCULO 18. SALIDAS
ARTÍCULO 19. RELEVOS
ARTÍCULO 20. REPOSTAJE - REFUELLING
ARTÍCULO 21. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA - SAFETY CAR
ARTÍCULO 22. INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O ENTRENAMIENTOS
ARTÍCULO 23. FINAL DE CARRERA Y LLEGADA
ARTÍCULO 24. PARQUES
ARTÍCULO 25. OBLIGACIONES/CONDICIONES GENERALES DE LOS EQUIPOS
ARTÍCULO 26. CRONOMETRAJE

C.- PUNTUACIONES Y PREMIOS

ARTÍCULO 27. CLASIFICACIÓN
ARTÍCULO 28. TROFEOS Y PREMIOS
ARTÍCULO 29. CLASIFICACIONES DE LA COPA
ARTÍCULO 30. PUNTUACIONES
ARTÍCULO 31. PREMIOS

D.- SANCIONES, PETICIONES E INFORMES

ARTÍCULO 32. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS
ARTÍCULO 33. SANCIONES
ARTÍCULO 34. RECLAMACIONES Y APELACIONES
ARTÍCULO 35. ACTAS E INFORMES
ARTÍCULO 36. DEFINICIONES

FACYL FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEON

A.- GENERALIDADES

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento Deportivo es de aplicación a la Copa de Castilla y León de Resistencia.

ARTÍCULO 2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

2.1. Copas.

La Federación de Automovilismo de Castilla y León establece para el año en curso, los siguientes Copas de Castilla y León de Resistencia:

- **Copa de Castilla y León de Resistencia de Turismos General Scartch**
- Copa de Castilla y León de Resistencia Clase 1
- Copa de Castilla y León de Resistencia Clase 2

2.2. Reglamentos aplicables.

Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán los siguientes:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León.
- El Presente Reglamento Deportivo
- El Reglamento Técnico de Resistencia
- El Reglamento Particular de la prueba

El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en todos los aspectos generales y en particular a los procedimientos de reclamaciones y apelaciones.

Cualquier posible contradicción entre alguno de estos documentos, se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.

ARTÍCULO 3. PRUEBAS PUNTUABLES

3.1. Las pruebas puntuables para la Copa de Castilla y León de Resistencia de Turismos serán las establecidas por el Calendario de la FACYL, con un máximo de 6 carreras.

3.2. Estas Copas serán declarados desiertas si no se realizan al menos tres pruebas a lo largo de la temporada.

ARTÍCULO 4. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS

Sólo se podrán disputar pruebas puntuables para la Copa, en aquellos circuitos permanentes aceptados por la FACYL.

ARTÍCULO 5. OFICIALES

5.1. El cuadro de oficiales será conforme con lo establecido en las prescripciones comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León y con el Anexo al presente Reglamento Deportivo.

5.2. La FACYL podrá nombrar un Observador para las pruebas de la Copa de Castilla y León de Resistencia de Turismos, o por las que se pida una preinscripción. El observador no podrá actuar como oficial en la misma prueba para la que ha sido nombrado.

En cualquier momento durante la prueba podrán intervenir para garantizar las condiciones técnicas y / o de seguridad y corregir las posibles anomalías.

5.3. La FACYL podrá nombrar un Delegado Técnico para las pruebas de la Copa de Castilla y León de Resistencia de Turismos.

5.4. El cuadro de Oficiales tiene que estar conforme con las Prescripciones Comunes

ARTÍCULO 6. REGLAMENTO PARTICULAR Y COMPLEMENTOS

6.1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo que figura en el anexo II de este Reglamento Deportivo.
El Reglamento Particular definitivo será publicado, como mínimo, un mes antes del inicio de la prueba.

6.2. En la portada y en cada hoja del Reglamento Particular de cada prueba puntuable y en los complementos al Reglamento y encabezamiento de las hojas de resultados oficiales figurará el logotipo oficial de la FACYL y de la Copa.

6.3. La fecha y hora del cierre de inscripciones estará indicado, respetando la fecha máxima reglamentada en el artículo 8.3.

6.4. La lista de inscritos con el número de orden de los equipos debe ser publicada y comunicada a la FACYL, como mínimo, dos días antes del inicio de la prueba.

6.5. El Reglamento Particular indicará el lugar y la hora de la publicación de los resultados oficiales. Si esta publicación se tuviera que retrasar, será necesario publicar la nueva hora en el tablón de anuncios.

6.6. Las disposiciones al presente Reglamento sólo podrán ser modificadas dentro de lo estipulado en los artículos 3.6 y 11.9 del Código Deportivo Internacional.

6.7. Los suplementos se comunicarán mediante complementos fechados y numerados que serán parte integrante de este Reglamento. Dichos complementos serán expuestos en el tablón de anuncios.

ARTÍCULO 7. SEGUROS

7.1. Los derechos de inscripción comprenden la prima de seguro y garantizan la responsabilidad civil del competidor frente a terceros de acuerdo con las normas acordadas por la FACYL. El seguro estará en vigor desde la entrada al Parque de Trabajo hasta el final de la prueba o en el momento de abandono, eliminación de carrera o exclusión.

7.2. La póliza contratada cubrirá la responsabilidad civil obligatoria, de acuerdo con lo estipulado por las disposiciones vigentes en España.

7.3. En caso de accidente, el competidor o su representante deberán comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo o al Director de Carrera lo más rápido posible y en un plazo máximo de 24 horas. En todos los casos se seguirá el protocolo de accidentes de la FACYL.

7.4. Se recuerda a los competidores que la póliza de seguro contratada por la Organización sólo cubre los daños causados por los Organizadores y los conductores titulares, y que quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.

7.5. En caso de accidente, los competidores y conductores deben excluir de toda responsabilidad a la Entidad y los Organizadores de la prueba, y deben renunciar a formular cualquier reclamación en contra de los mencionados.

B.- INSCRIPCIONES

ARTÍCULO 8. INSCRIPCIONES

8.1. Solicitud de inscripción.

8.1.1. En el Reglamento Particular se hará constar la fecha de apertura y cierre de inscripciones y el lugar donde se pueden hacer. No se podrá hacer ninguna modificación en la hoja de inscripción.

8.1.2. Por el solo hecho de enviar el boletín de inscripción el competidor, y todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional, así como a las disposiciones del presente Reglamento.

Así mismo declaran bajo su exclusiva responsabilidad que los datos de la inscripción son ciertos, y declaran y aceptan expresamente:

- Que practican el deporte del automovilismo, siendo una actividad de alto riesgo;
- Que participan en una de las pruebas de la Copa bajo su única y exclusiva responsabilidad;
- Que no harán responsable ni a la Entidad Organizadora, ni a los Organizadores, ni alos oficiales, ni a la FACYL, ni a los colaboradores con todos ellos, de cualquier daño o lesión ocurrida durante la prueba;
- Que excluyen de toda responsabilidad, y renuncian a formular reclamación alguna contra las Entidades y personas enumeradas en el punto anterior.
- Que respetarán las decisiones de los Comisarios Deportivos. En todo caso gozarán del derecho a reclamación y apelación previstos en el CDI.

8.1.3. El Comité de Organización se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un competidor o de un conductor. Pero está obligado a actuar de acuerdo con el artículo 3.14 del CDI.

El número de equipos participantes admitidos en entrenamientos y carrera estará limitado a 32. Este límite podrá ser incrementado a petición del organizador y previa autorización de la FACYL, teniendo presente las condiciones del circuito.

8.2. Derechos de Inscripción.

8.2.1. El Reglamento Particular fijará los derechos de inscripción, diferenciando si es aceptando o rechazando la publicidad facultativa propuesta por el Organizador.

8.2.2. No se aceptará la solicitud si no va acompañada de los derechos de inscripción.

8.2.3. La cuota de inscripción máxima aceptando la publicidad será de 250,00€

8.2.4. En caso de retraso en el abono de los derechos de inscripción (no superior a tres días), se aumentaran estos en 50,00 Euros.

8.2.5. Si no se admite la publicidad obligatoria, el importe de la inscripción será el doble que con publicidad.

8.3. Cierre de inscripciones.

Se realizará como máximo el lunes anterior a la prueba a las 22:00 horas.

8.4. Número máximo de solicitudes

8.4.1. El número máximo de solicitudes por prueba será de 32 equipos.

8.4.2 Si se reciben más de 32 solicitudes de inscripción, el criterio de selección aplicado por el Comité Organizador será el siguiente:

- En la primera prueba de la temporada:

1º.- Según la clasificación del año anterior (si lo hubiera)

2º.- Por estricto orden cronológico de recepción de las inscripciones.

- En la segunda y sucesivas pruebas:

1º. Serán prioritarios los equipos que hayan participado en todas las pruebas disputadas o en todas menos una, o en todas menos dos y así sucesivamente.

2º.- Por estricto orden cronológico de recepción de las inscripciones.

8.5. Formación de los equipos

8.5.1. Cada equipo estará compuesto por un mínimo de 2 pilotos y un máximo de 4 y un vehículo. Los pilotos sólo podrán participar con un equipo y con el vehículo con el que se

hayan registrado definitivamente en las Verificaciones Administrativas.

8.5.2. Cada equipo deberá nombrar un Jefe de Equipo, el cual será el responsable de todas las relaciones con el Comité Organizador y con los Oficiales de la Prueba. Sus datos deberán figurar en la solicitud de Inscripción.

8.6. Cambios realizables.

8.6. 1. Durante las verificaciones técnicas, el competidor podrá cambiar el vehículo inscrito por otro de la misma división.

8.6.2. Tras el cierre de las inscripciones, está prohibido el cambio de competidor.

Se podrá sustituir los pilotos del equipo con el acuerdo de:

- El Comité de organización, antes de las verificaciones administrativas.
- Los comisarios deportivos, entre el comienzo de las verificaciones administrativas y la publicación del listado de equipos autorizados a tomar la salida.
- En los casos no previstos, solamente la FACYL podrá autorizar el cambio del equipo.

ARTÍCULO 9. ASPIRANTES

9.1. La Copa de Castilla y León de Resistencia de Turismos estarán abiertos a los deportistas en posesión de licencia de conductor “P”, “PC”, “PR” y “PRC” o similares, expedidas en el año en curso.

9.2. Un mismo piloto no podrá inscribirse ni participar en más de un equipo.

9.3. Podrán realizarse sustituciones de pilotos y cambios en el número de pilotos (cumpliendo con el Art. 8.5.1.), hasta el momento del cierre de las Verificaciones Administrativas y en casos excepcionales, así entendidos por los Comisarios Deportivos, hasta el momento de la publicación de la Lista Oficial de Autorizados.

ARTÍCULO 10. VEHÍCULOS ADMITIDOS

10.1. Vehículos de turismo de 2 ruedas motrices, homologados, no homologados o con homologación caducada y vehículos no homologados derivados de vehículos de producción.

10.2. Los vehículos admitidos se dividirán en 2 clases:

- Clase 1: Vehículos hasta 1.600 cc.
- Clase 2: Vehículos de 1.601 cc. hasta 2.000 cc.

En caso de sobrealimentación, la cilindrada nominal debe ser multiplicada por el coeficiente 1,7 por motores de gasolina y 1,5 por motores diesel. La cifra resultante será la cilindrada real del vehículo. (Apartado 3 del art. 252 del Anexo J).

ARTÍCULO 11. NÚMEROS DE COMPETICIÓN

11.1. Números de Competición.

Los organizadores entregarán los números de competición cada equipo, que los colocarán según la normativa aplicable y en todo caso se deberán respetar las siguientes normas:

Cada vehículo debe llevar obligatoriamente un fondo blanco en cada una de las puertas delanteras, uno en la luna trasera (derecha arriba) y otro en la luna delantera (izquierda arriba).

La ausencia de uno o de los dos de los números de competición, conllevará una penalización de 30 Euros.

ARTÍCULO 12. PUBLICIDAD

Los competidores pueden colocar libremente todo tipo de publicidad en sus vehículos siempre que:

a) Esté permitida por las reglamentaciones de la FACYL y FIA.
b) No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
c) No invada la parte de los espacios reservados a los números de competición.
e) No impida ver a través de los cristales.
f) Los espacios publicitarios que se encuentran en la parte superior y / o inferior de los números de competición, están reservados a la publicidad de los organizadores
g) Cualquier publicidad propuesta por la organización tendrá el carácter de facultativa y se determinará en el Reglamento Particular de la prueba o mediante Complemento. Si el Competidor la rechaza, le supondrá, como máximo, el doble de los derechos de inscripción previstos para quien la acepte.

B.- DESARROLLO DE LA PRUEBA

ARTÍCULO 13. VERIFICACIONES

13.1. Verificaciones Administrativas

13.1.1 Todos los competidores deben presentarse a las verificaciones administrativas, con toda la documentación y licencias exigidas, a la hora establecida en el Programa Horario.
Mediante estas verificaciones se comprobará la exactitud de todos los datos de la hoja de inscripción y su autenticidad, así como también de las licencias y documentación pertinente.
13.1.2. El Jefe de Equipo será el responsable de pasar las Verificaciones Administrativas.
13.1.3. Fuera de una derogación expresa de los comisarios deportivos, ningún competidor o piloto que no haya pasado las verificaciones administrativas en tiempo y forma será autorizado a tomar parte en los entrenamientos ni en la carrera.
13.1.4. Una vez comprobada la documentación, le será entregada la ficha de Verificación Técnica, que será preciso presentar junto con el vehículo a la Verificación Técnica

13.2. Verificaciones Técnicas

13.2.1. Todos los equipos participantes en la prueba deben presentarse con su vehículo a las verificaciones técnicas previstas en el Programa Horario del Reglamento Particular.
Durante la Verificación Técnica, solo podrán estar presentes los Comisarios Deportivos y Técnicos, el Jefe de Equipo, un piloto del vehículo y eventualmente, un mecánico del equipo.

13.2.2. Se denegará la salida a los equipos que no se presenten a las verificaciones dentro de los plazos previstos en este Reglamento. En situaciones de fuerza mayor, previamente comunicadas por teléfono y aceptadas por los Comisarios Deportivos, y siempre que el equipo se presente con una hora de retraso como máximo, los CCDD autorizarán dicho equipo a la verificación, bajo la penalización de una multa de 30,00 euros.

13.2.3. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad técnica o de seguridad de un vehículo, los comisarios deportivos podrán conceder un plazo de tiempo, normalmente dentro de la hora límite de la presentación de la pre-salida de los entrenamientos oficiales, para poder adecuar y someterse una nueva verificación.

13.2.4. Los comisarios deportivos denegarán la salida a cualquier vehículo no conforme, previo informe de los Comisarios Técnicos.

13.2.5. Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de tipo totalmente general: control de pilotos, vehículo, conformidad aparente del vehículo con la división en la que está inscrito, elementos de seguridad básicos, conforme al Anexo "J" del CDI y del Reglamento Técnico de la Copa de Resistencia.

13.2.6. En cualquier momento de la prueba se podrán hacer verificaciones complementarias, a los pilotos como a los vehículos. Los competidores son responsables en todo momento de la prueba de la conformidad técnica de su vehículo.
Corresponde al equipo cuidar de la protección de las marcas de identificación hasta el final de la prueba, en caso de que se coloquen, son responsabilidad suya. La ausencia de una marca de identificación conllevará la **descalificación** de la prueba, a criterio de los Comisarios Deportivos. Corresponde igualmente al equipo verificar la buena colocación de cualquier elemento mecánico del vehículo que haya sido manipulado en el transcurso de una verificación.

13.2.6. Todo fraude constatado y, sobre todo, el hecho de presentar como intactos marcas de identificación retocadas conllevará la descalificación de la prueba del equipo, a criterio de los Comisarios Deportivos y también la de cualquier competidor o equipo que ayude a ejecutar la infracción o la facilite; sin perjuicio de solicitar sanciones más a la autoridad deportiva competente a la que pertenezca el competidor o el cómplice.

13.2.7. Al llegar al final de la prueba, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. En este lugar se puede proceder a realizar controles de verificación de oficio o, por reclamación.

a).- Sin ser de carácter obligatorio, se podrá llevar a cabo una verificación completa y detallada, incluyendo el desmontaje de los vehículos clasificados en los primeros puestos de la clasificación general, de cada división, y eventualmente, de cualquier otro vehículo, según criterio de los Comisarios Deportivos que actúen de oficio o bien a consecuencia de una reclamación, o a petición del Director de Carrera.
b).- En caso de que dicho desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza complementaria de acuerdo con las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León del año en curso, que deberá depositar antes.
c).- Si la reclamación fuera fundada, esta caución será reembolsada al reclamante y los gastos ocasionados deberán ser abonados por el reclamado.

13.2.8. Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba, un vehículo no correspondiera a las características de su división en la que se ha inscrito, a propuesta de los Comisarios Técnicos, este vehículo podrá ser transferido por decisión de los comisarios deportivos a la división que le corresponda.

13.2.9. Los Comisarios Técnicos podrán precintar y/o retener una o más piezas de un vehículo con la finalidad de controlarlas. Estas piezas serán debidamente precintadas en presencia del competidor o de su representante, que recibirá una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del competidor o de su representante durante el acto (debidamente notificado) de verificación de una pieza o varias retenidas, no podrá formularse protesta referida al origen de las mismas.

13.2.10. Durante la carrera el Director de Carrera puede solicitar que cualquier coche que se haya visto implicado en un incidente sea parado y verificado.

13.2.11. Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en la Carrera, comportarán la descalificación de la Carrera.

ARTÍCULO 14. BRIEFING

14.1. El Director de Carrera, realizará una reunión de información a los competidores y pilotos. Todos los competidores o los representantes que ellos hayan nombrado, los jefes de equipo y los

participantes de los vehículos admitidos a participar en la carrera tienen la obligación de estar presentes durante toda la reunión. Los competidores son responsables de la asistencia o no de sus pilotos y jefes de equipo en la reunión.

14.2. Cualquier competidor o participante ausente en el briefing, será sancionado con una multa de 30 Euros.

14.3. Obligatoriamente el Director de Carrera explicara cuál será el criterio a seguir en el riego. Aunque siempre actuara con el fin de garantizar la seguridad.

ARTÍCULO 15. COMPOSICION DE LA PRUEBA.

Toda prueba de la Copa de Resistencia de Turismos estará compuesta por:

15.1. Entrenamientos libres.

Habrá una sesión de entrenamientos libres de 30 minutos, con la finalidad que todos los pilotos de cada equipo puedan tener conocimiento del circuito. Cada equipo escogerá el piloto o pilotos que tomarán parte en estos entrenamientos y, se realizarán según el Programa Horario. No es obligatorio que todos los pilotos participantes realicen los entrenamientos libres.

15.2. Calificación / Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

a).- Constara de dos tandas de 15 minutos, en las cuales participaran los dos pilotos que elija el equipo e, intervendrá uno en cada tanda.

Se tomara la mejor vuelta de cada piloto en cada tanda, sumando ambas y dividiéndolas entre dos para conseguir el tiempo del equipo. (ej. 52:020 + 51:202 = 1:43:222 / 2 = **51:722**), el cual determinará el lugar en la parrilla de salida de la carrera de cada equipo.

Se realizarán a la hora prevista en el Programa Horario.

b).- El Director de Carrera podrá interrumpir los entrenamientos tantas veces y por el tiempo como él crea necesario, para limpiar la pista, retirar vehículos, regar la pista o cualquier otra actuación que se considere necesaria a criterio de Dirección de Carrera.

c).- En caso de que una o diversas sesiones de entrenamientos sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida. Siempre que sea posible, a criterio del Director de Carrera, se reanudarán las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados, para completar el tiempo previsto en el Programa Horario.

d).- El equipo que no realice los entrenamientos calificativos según artículo 15.2.d, por causa de fuerza mayor, podrán ser autorizados por los Comisarios Deportivos a participar en la carrera con las siguientes condiciones:

- Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito)
- Los vehículos admitidos ocuparán las últimas posiciones de la parrilla de salida.

  Si hay más de un equipo afectado por esta situación, se ubicarán por orden de número de competición.

e).- Cualquier entrenamiento fuera de los horarios previstos y fuera de la pista del circuito está prohibido. Cualquier infracción al presente artículo será sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la EXCLUSIÓN.

f).- Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos serán cronometradas para determinar la clasificación de esta sesión.

15.3. Carrera

15.3.1. La duración de la carrera se establece en 4 horas y el número máximo de equipos admitidos a tomar la salida en la carrera es de 32.

15.3.2. La clasificación de la carrera se realizara como se expone en el artículo 27 del presente

reglamento..

ARTÍCULO 16. PARRILA DE SALIDA

La parrilla tendrá una formación de 2 vehículos en cada línea.

16.1. Orden de salida en Entrenamientos Oficiales Cronometrados

a).- El orden de salida de los equipos participantes en la primera prueba se determinará mediante sorteo público en el Briefing.

b).- El orden de salida de los equipos participantes en la segunda y siguientes pruebas de la Copa se determinará por la clasificación provisional de la Copa. Es decir el primer saldrá primero, el segundo, segundo y así sucesivamente.

16.2. Orden de salida en Carrera

a).- El equipo que haya realizado la vuelta más rápida en los entrenamientos calificativos / calificación como dice el artículo 15.2 se situará en la primera fila (Pole Position).

El resto de la parrilla se formará de acuerdo al siguiente criterio; el segundo lugar de la parrilla será para el vehículo del equipo que haya realizado el segundo mejor tiempo de entrenamientos y así sucesivamente.

b).- Cualquier equipo clasificado para participar en la carrera, el coche del cual no pueda tomar la salida inicial por la razón que sea, lo hará cuando pueda siempre a las órdenes del Comisario de Salidas un vez iniciada la carrera.

c).- Una vez cerrada la parrilla de salida, cualquier vehículo que en ese momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará autorizado a hacerlo y saldrá a pista, una vez se haya realizado la salida de la carrera y los vehículos hayan pasado por la línea de meta.

ARTÍCULO 17. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

17.1. Durante todo el procedimiento, en la parrilla de salida únicamente puede haber dos personas acreditadas por vehículo, y los oficiales correspondientes.

17.2. Quince minutos antes de la hora prevista para la salida de la carrera, el Comisario Controlador de la Salida mostrará una bandera verde autorizando para el acceso a la pista. Los coches saldrán a la pista y se colocarán en su posición en la parrilla con sus motores parados.

17.3. Cinco minutos antes de la salida de la vuelta de formación, se cerrará el acceso a pista. Todo vehículo que llegue después para salir a pista en la zona de acceso a pista, podrá tomar la salida desde ese lugar pero sólo bajo la dirección del Oficial de salida y una vez iniciada la vuelta de formación.

17.4. Dos minutos antes de la salida de la vuelta de formación, el Safety Car ubicado delante de la parrilla encenderá las luces destellantes y todos los mecánicos deberán abandonar la parrilla y situarse en la zona de indicaciones o en la zona de asistencia.

17.5. La proximidad de la salida de la vuelta de formación detrás del Safety Car será anunciada por la presentación de una bandera verde, para indicar que los coches deben efectuar una vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida siguiendo el Safety Car a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un coche. Los vehículos deberán mantener una formación tan cerrada como sea posible.

a).- Todo piloto que no pueda tomar la salida de la vuelta de formación debe señalarlo abriendo la puerta de su vehículo. Después de que todo el resto de vehículos hayan salido de la parrilla, sus mecánicos estarán autorizados a empujar el vehículo para ponerlo en marcha bajo el control de los Comisarios. El vehículo puede, a partir de este momento, efectuar su vuelta de formación; pero le está prohibido adelantar a cualquier otro vehículo en

movimiento. Si no puede ponerse en marcha, después de haberlo intentado, deberá ser empujado hacia una zona segura y remolcado a la zona de asistencia (siguiendo las instrucciones de los comisarios).

b).- Todo vehículo que no pueda mantener el orden de salida durante la vuelta de formación debe tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla.

c).- Al final de la vuelta de formación (o al final de la última vuelta de formación) el Safety Car saldrá de la pista y en ese momento el vehículo que haya obtenido la Pole Position deberá circular a la misma velocidad y los demás vehículos deberán de mantener su posición hasta que se dé la salida por medio de bandera verde en la recta principal.

Al final de la vuelta de formación, si las condiciones lo aconsejan, el Director de Carrera ordenará al Safety Car efectuar una o más vueltas de formación suplementarias. Si se presenta este caso, la salida de la carrera se considerará cuando se muestra la bandera verde.

d).- Si se produce algún problema durante la vuelta de formación, se seguirá el procedimiento siguiente:

- Si aún no se hubiese mostrado la bandera verde, se presentará, en la línea de salida, una bandera roja.
- Si se hubiera mostrado bandera verde, se mostrará bandera roja y se seguirá el procedimiento de interrupción de carrera.
- En ambos casos se pararán todos los motores y el procedimiento de salida se repetirá.

e).- No se autoriza ningún abastecimiento en la parrilla, ni siquiera en el caso de que se aplicará más de un procedimiento de salida.

f).- Durante la vuelta o vueltas de formación queda prohibido:

- Efectuar ensayos de salida, debiéndose mantener la formación de la parrilla tan cerrada como sea posible.
- Efectuar adelantamientos, excepto para pasar un vehículo manifiestamente más lento y que no puede seguir el ritmo impartido por el "Safety Car" y el resto de la formación.
- Efectuar maniobras de zigzag.

17.6. A la hora prevista, el Director de Carrera mostrará la bandera de verde y se dará la salida del Safety Car y detrás de él, a todos los vehículos. La vuelta de formación dará paso a la salida lanzada, iniciándose así la carrera de Resistencia.

17.7. Cualquier infracción ya sea contra las disposiciones del CDI o del Presente Reglamento relativa al procedimiento de salida será juzgada a criterio de los Comisarios Deportivos.

17.8. Una vez retirado el Safety Car aún se mostrarán las banderas amarillas en todos los puestos de control del circuito, no pudiendo efectuarse ningún adelantamiento hasta que se muestre la bandera verde (en la recta principal), que será la señal de salida de la carrera.

17.9. No mantener el Pole Position la velocidad del Safety Car hasta que se muestre la bandera verde, será penalizado a criterio de los comisarios deportivos.

ARTÍCULO 18. SALIDAS

18.1. Salida lanzada

18.1.1. En todo momento el vehículo pole será responsable de mantener la velocidad impuesta por el Safety Car, y una vez se haya retirado el Safety Car, el pole permanecerá al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se dé la señal de salida. No podrá efectuarse ningún adelantamiento hasta que se muestre la bandera verde en la línea de salida, que será la señal de salida de la carrera. A partir del momento en que se haya mostrado la bandera verde podrá adelantarse con independencia de donde se encuentre el vehículo.

18.1.2. No mantener el Pole Position la velocidad del Safety Car hasta que se muestre la bandera

verde, será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos.

18.2. Salidas falsas

18.2.1. Podrá haber tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

18.2.2. Todo participante que haya realizado una falsa salida será sancionado con una penalización de al menos 1 vuelta, excepto que los Comisarios Deportivos estiman oportuna la aplicación de otra sanción mayor.

ARTÍCULO 19. RELEVOS

19.1. El vehículo deberá ser conducido por todos y cada uno de los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje.

El tiempo máximo de conducción por piloto será de 40 minutos y un mínimo de 20 minutos. Este tiempo se contará desde cambio de piloto hasta el nuevo cambio de piloto. Este tiempo se contará desde que un equipo realiza la operación de cambio de piloto, en la zona de cambio de piloto del parque de asistencia, hasta que se realiza la siguiente operación de cambio de piloto.

La hora de inicio del primer relevo para todos los equipos será la hora de inicio de la carrera. La hora de finalización del último relevo será a la hora de finalización real de la carrera.

Por tanto, el tiempo de reparación en la asistencia y de "repostaje" siempre contará en el tiempo de algún relevo.

19.2. Sobrepasar el tiempo máximo de conducción o no llegar al tiempo mínimo de conducción será penalizado con 1 vuelta por cada minuto de exceso de los 40 minutos de conducción máxima o de defecto de los 20 minutos. Si por causas de fuerza mayor (parada de vehículo dentro de pista, etc ...), expuestas a los CCDD y aceptadas por ellos, se sobrepasa el tiempo máximo de conducción, podrán no aplicarse las mencionadas penalizaciones (estos hechos deben de ser comunicados y acreditados al Oficial responsable de cambio de pilotos)

19.3. El Oficial responsable de la zona de cambio de piloto será el encargado de anotar la hora real de inicio de carrera, de cada operación de relevo y de final de carrera.

El piloto que acaba el relevo deberá firmar el carnet de control y dará fe de la hora en la que se ha realizado el cambio de piloto y por tanto que ha finalizado un relevo y ha iniciado el siguiente.

19.5. En el caso que previsiblemente se vayan a sobrepasar los 40 minutos de relevo y el vehículo se encuentre averiado en la pista o en fase de reparación en la asistencia, el Jefe de Equipo lo deberá comunicar y acreditar al Oficial responsable de cambio de piloto. En este caso, cuando el equipo pueda reanudar la carrera, deberá proceder a realizar el cambio de piloto (a partir de este momento se iniciará el nuevo relevo) y el tiempo excedido por estas causas no será penalizado.

19.6. Si un equipo abandona definitivamente la carrera, el Jefe de Equipo deberá notificar este hecho al Oficial responsable del cambio de piloto y procederá a la firma del carnet de control.

19.7. Los relevos solo se podrán realizar en la zona de cambio de piloto habilitada para esta operación. Está totalmente prohibido hacer el relevo en cualquier otra zona o lugar. Igualmente no puede realizarse ninguna clase de mantenimiento, reparación o limpieza del vehículo. Únicamente podrá limpiarse el parabrisas delantero.

El incumplimiento de este artículo será sancionado con aplicación de una penalización de 1 vuelta, la segunda y las sucesivas a criterio de los Comisarios Deportivos. **19.4.** Los relevos sólo se podrán realizar en la zona de cambio de piloto. Está totalmente prohibido hacer el relevo en la zona de abastecimiento de carburante. El incumplimiento será sancionado con 2 vueltas de penalización.

ARTÍCULO 20. REPOSTAJE - REFUELLING

20.1 Repostaje

Sólo se autoriza repostar combustible en la zona habilitada para esta operación. En el caso de proveer carburante en otra zona, la infracción será sancionada, como mínimo con las siguientes penalizaciones (a criterio de los Comisarios Deportivos), con la pérdida de 5 posiciones en la parrilla de salida de la carrera si la infracción se ha cometido en cualquiera de las sesiones de entrenamientos (libres u oficiales), y con 10 vueltas si la infracción se produce durante la carrera. Si la operación de repostaje fuera de la zona habilitada comporta un riesgo evidente, se aplicará una penalización superior a la prevista.

20.2. Obligaciones

En el área de abastecimiento, el vehículo que quiera proveer, podrán tener presentes dos mecánicos del equipo además del propio piloto.

La frecuencia en los abastecimientos es libre. Durante la operación de abastecimiento, es obligatorio que:

- El piloto, si está en el interior del vehículo, deberá tener los cinturones de seguridad desatados.
- El vehículo deberá tener el motor parado y en su caso las luces apagadas.
- No realizar ninguna clase de mantenimiento, reparación o limpieza del vehículo, a excepción de la limpieza del parabrisas delantero.

La infracción de alguna de estas tres obligaciones será penalizada con 2 vueltas de penalización.

20.3. Puesta en marcha

Una vez terminado el abastecimiento y antes de poner el motor marcha, el piloto deberá ocupar su posición al volante y tener los cinturones de seguridad abrochados. Si el vehículo no se pone marcha, los dos responsables del equipo están autorizados a empujarlo hasta salir fuera de la zona de abastecimiento. Una vez allí podrán ser ayudados por los mecánicos del equipo hasta llegar a su box.

20.4. Carburante

Cada equipo participante llevará el tipo y cantidad de carburante que estime oportuno, siempre que sea de uso comercial y habitual en las estaciones de servicio públicas.

ARTÍCULO 21. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA - SAFETY CAR

21.1. Este vehículo llevará las palabras "SAFETY CAR" o “SC”, en caracteres de dimensiones similares a las de los números de competición, en la parte posterior y en ambos laterales. Estará provisto de luces rotativas sobre el techo. El Safety Car estará en contacto permanente con Dirección de Carrera.

21.2. El Safety Car se pondrá en servicio para neutralizar la carrera por decisión exclusiva del Director de Carrera. Esto sucederá, normalmente, como consecuencia de la obstrucción parcial de la pista o de la existencia de un peligro, en el que, el personal de rescate o los pilotos estén expuestos a un peligro, que por medio de la bandera amarilla no suponga suficiente protección, o por ser necesario regar la pista debido a polvo.

21.3. Cuando se haya dado la orden de utilizar el Safety Car, todos los puestos de control desplegarán banderas amarillas y mostrarán una pancarta con las siglas "SC", que se mantendrán hasta el final de la intervención.

El Safety Car se incorporará a la pista desde la zona de salida a pista

Todos los vehículos de competición se colocarán en fila detrás del Safety Car a una distancia inferior

a 5 vehículos. Estando totalmente prohibido adelantar a cualquier vehículo de la caravana o al Safety Car. En caso contrario, al equipo infractor le será impuesta una penalización de 2 vueltas la primera vez, la segunda de 4 vueltas, la tercera vez se castigara con 6 vueltas y en caso de una cuarta vez será descalificado.

21.4. Mientras dure la intervención del Safety Car, los vehículos participantes podrán entrar en la zona de asistencia, pero sólo podrán reincorporarse a la pista cuando el Comisario de Control lo autorice.

21.5. Cuando el Director de Carrera avise al Safety Car, este apagará los rotativos y esto indicará que abandonará la pista en su primer paso por la zona de acceso a la zona de asistencia.
Cuando el Safety Car haya abandonado la pista todos los puestos de señalización desplegarán bandera verde de forma sucesiva, siendo el primero en desplegarla el control de la recta principal. La bandera verde se mostrará durante una vuelta. Los adelantamientos están absolutamente prohibidos hasta que se muestre la bandera verde en el control de Dirección de Carrera.

21.6. Cada vuelta cubierta con el Safety Car en servicio se contabilizará como vuelta de carrera.
Si se cumple la hora de finalización de la carrera durante este procedimiento, el Safety Car tomará bandera de cuadros y todos los vehículos capaces de hacerlo deberán seguirlo, realizarán la vuelta de desaceleración y entraron en el Parque Cerrado de final de carrera.

21.7. Desde aproximadamente 150 metros antes de la línea de cronometraje, hasta pasada la misma y durante todo el proceso que dure la neutralización, los pilotos estarán obligados a pasar alineados y espaciados por delante la línea de cronometraje.

ARTÍCULO 22. INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O ENTRENAMIENTOS

22.1. Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos o la carrera debido a una obstrucción de la pista por un accidente, o debido a las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieron imposible su continuidad, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de llegada. Simultáneamente a este hecho, se desplegarán banderas rojas a todos los puestos de control de Pista, y la salida a pista será cerrada. En este momento todos los pilotos en pista minorarán la marcha y, siguiendo las instrucciones de los Oficiales, se dirigirán a los boxes. Los vehículos de carrera que en aquellos momentos estén en la zona de asistencia también deberán seguir las mismas instrucciones.

22.2. Sólo en el caso de producirse la interrupción durante las dos primeras vueltas de carrera, los vehículos deberán pararse nuevamente en sus posiciones de parrilla para tomar una nueva salida. La salida original será considerada nula y sin valor.

22.3. La decisión de parar los entrenamientos o la carrera debe ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto).

22.4. Cuando la señal de parar la carrera ha sido dado:
22.4.1. Durante los entrenamientos, todos los coches reducirán su velocidad y devolverán lentamente a sus boxes. Los vehículos que hayan quedado abandonados en el circuito serán recuperados y transportados a la zona de asistencia. En caso de que no se haya superado el 60% del tiempo adscrito a entrenamientos, la sesión de entrenamientos se continuará por el tiempo restante.

22.4.2. Durante la carrera, todos los coches deberán reducir su velocidad y volver lentamente en el Parque de Asistencia, siguiendo las instrucciones de los Oficiales de Pista (a excepción de que la interrupción se produjera durante las 2 primeras vueltas), igualmente los vehículos que hayan

quedado abandonados en el circuito serán recuperados y transportados a la zona de asistencia.
El procedimiento de salida se pondrá en funcionamiento tan pronto sea posible.
La carrera será reiniciará después de su interrupción, tan pronto como las condiciones de seguridad se hayan restablecido, salvo decisión contraria de los comisarios deportivos que pueden modificar el horario del nuevo procedimiento de salida anunciándolo en el Tablón Oficial de Anuncios y por medio de megafonía.

22.5. El procedimiento de salida del reinicio de la carrera será el mismo que el establecido para la salida normal.
Cualquier coche que no pueda ocupar su posición en la parrilla será retenido en la salida hasta que el Safety-Car haya abandonado la pista y la carrera esté en funcionamiento y todos los vehículos de la caravana pasen por delante de la entrada a pista.
Excepcionalmente y como consecuencia de causas de fuerza mayor o de seguridad expuestas por el Director de Carrera, los comisarios deportivos podrán aplazar o tomar la decisión de parar definitivamente una carrera, sin que los competidores tengan derecho a ningún tipo de reclamación.

ARTÍCULO 23. FINAL DE CARRERA Y LLEGADA

23.1 Cuando se complete el tiempo estipulado en el Reglamento Particular, se dará la señal de fin de carrera al paso del participante que figure en el frente de la clasificación de la carrera. Si no está en pista el 1º, será el que figura en 2º lugar y así sucesivamente.

23.2. Vista la bandera a cuadros (que se presentara a todos y cada uno de los vehículos que pasen la línea de meta) de fin de carrera, y una vez traspasada la línea de meta, debe reducirse inmediatamente la velocidad y seguir las instrucciones de los Oficiales.

23.3. Si la señal de fin de carrera se da, por cualquier razón, antes de que el coche cabeza de carrera haya efectuado el tiempo previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el coche cabeza de carrera pase por línea de meta. En caso de imposible aplicación de lo anterior, el resultado final será el de la clasificación provisional al último paso por línea de meta del primer clasificado. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón se retrasa, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

23.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los coches continuarán para dar una vuelta de desaceleración y todos los coches clasificados se dirigirán inmediatamente al Parque Cerrado.

ARTÍCULO 24. PARQUES Y MURO

24.1. General.

Está prohibido hacer un mal uso de las instalaciones del circuito, ya sea en la zona de asistencia/boxes, muro de señalización, etc.
Los desperfectos ocasionados en las instalaciones son responsabilidad del competidor.

24.2. Parque de trabajo y asistencia sobre el vehículo

24.2.1. Existirá una zona habilitada como parque de trabajo y asistencia, donde se instalaron todos los equipos para proporcionar asistencia a los vehículos. Únicamente se podrá realizar cualquier tipo de asistencia en la zona habilitada para cada equipo. En el parque de trabajo se deberán extremar los comportamientos del personal de asistencia y acompañantes de los equipos participantes.
24.2.2. Cualquier tipo de asistencia sobre el vehículo se hará en la zona de asistencia de cada

equipo. En el exterior de la zona de asistencia de cada participante o box está prohibido realizar cualquier operación sobre el vehículo. En caso contrario se aplicará una penalización de 1 vuelta. Si la infracción se comete en la pista o accesos se aplicará una penalización de Descalificación.

24.2.3. El refuelling se realizará única y exclusivamente a la zona habilitada al efecto, bajo penalización de descalificación por parte de los Comisarios Deportivos en caso contrario. Cada equipo participante llevará la gasolina necesaria para su uso.

24.2.4. El acceso a la Zona de Asistencia es exclusivo para los vehículos de asistencia debidamente identificados.

24.2.5. Está prohibida tener animales sueltos (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de servicios de seguridad), en la zona de asistencia y Boxes.

24.2.6. Todo el material utilizable o utilizado por un equipo deberá estar en el interior de su zona de asistencia.

24.2.7. Es responsabilidad de los competidores la obligación de retirar de las instalaciones del circuito todo el material usado por ellos, una vez terminada la prueba (neumáticos, elementos del vehículo, desechos líquidos o sólidos del equipo).

24.2.8. Los equipos, bajo su responsabilidad, deberán mantener el orden y la limpieza en la Zona de Asistencia/Boxes y Muro de Señalización.

24.3. Parque Cerrado

24.3.1. Los vehículos se consideran en régimen de parque cerrado desde que se muestra la bandera de cuadros, hasta transcurridos los treinta (30 ') minutos después de hacerse pública la clasificación.

Igualmente se considerarán en régimen de parque cerrado a todos los vehículos que estén en la parrilla de salida (excepto motivos de seguridad).

24.3.2. En el transcurso de la vuelta de desaceleración de la final, está prohibido que conduzca el vehículo otra persona que no sea el piloto participante, bajo penalización de exclusión.

Después de haber aparcado el vehículo en Parque Cerrado, los pilotos abandonarán inmediatamente el lugar, donde quedará prohibida la entrada a partir de ese momento, y hasta la autorización de los Comisarios Deportivos.

24.3.3. Durante el régimen de parque cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o repostaje.

Cualquier infracción a las normas de parque cerrado podrá comportar una penalización que puede llegar a la descalificación de la prueba, a criterio de los Comisarios Deportivos.

24.3.4. La no entrada a Parque Cerrado, conllevara la descalificación; a no ser que fuera autorizado por los Comisarios Deportivos y siempre que no quede entre los tres primeros.

24.4. Muro de Señalización

24.4.1. En el Muro de Señalización sólo podrán permanecer las personas debidamente acreditadas (con el pase de jefe de equipo, piloto o mecánico).

24.4.2 Toda persona relacionada de algún modo con cualquier competidor inscrito que se encuentre en la zona del Muro de Señalización, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo.

ARTÍCULO 25. OBLIGACIONES/CONDICIONES GENERALES

25.1. Cada equipo deberá nombrar un Jefe de Equipo, el cual será el responsable de todas las relaciones con el Comité Organizador y con los Oficiales de la Prueba.

25.2. Comportamiento

25.2.1. Los participantes (así como todo el equipo) deberán estar a disposición del Director de Carrera 10 minutos antes del inicio de los Entrenamientos Libres, Oficiales, y de la Carrera.

25.2.2. Para el buen funcionamiento de la carrera se tendrán presentes las normas del CDI, y especialmente el anexo "H" y "L" que rige el código de conducta en circuito, así como el resto de normas de la FACYL, que serán de obligado cumplimiento.

25.2.3. Los incidentes susceptibles de ser sancionados con una penalización, podrán ser resueltos por los Comisarios Deportivos, como norma general, con una penalización en vueltas como consideren oportuno, pudiendo elevarse hasta la descalificación en aquellos supuestos que, por su gravedad, lo requieran.

Este tiempo, como norma general será de 1 vuelta como mínimo. Por otra parte, aquellos incidentes, en las que sus circunstancias así lo aconsejen, podrán trasladar estas sanciones, a carreras a celebrar en el siguiente o siguientes pruebas.

25.3. Además de todas las normas establecidas en la normativa aplicable, por su importancia se destacan las siguientes:

- Todos los competidores y conductores participantes en las diferentes carreras reguladas por el presente Reglamento Deportivo, se inscriben en nombre propio, y en su caso, en el de todas las personas que forman parte de su equipo.
- Los pilotos están obligados a conocer y respetar la normativa establecida en el Anexo L (capitulo IV) y H del CDI, y obedecer todas las indicaciones de los Oficiales de la prueba. El hecho de no hacerlo, supondrá a criterio de los comisarios deportivos una penalización que puede llegar hasta la descalificación de la prueba.

25.4. La bandera amarilla se mostrará sólo en el lugar de señalización inmediatamente anterior al accidente / obstáculo. Dos banderas amarillas se mostrarán agitadas si el incidente / obstáculo se ha producido en la trayectoria normal de los vehículos. Tras la presentación de una o más banderas amarillas, los pilotos tienen que reducir la velocidad y no avanzar hasta que se supere el incidente / obstáculo que ha motivado la bandera amarilla, y no se mostrará bandera verde en esta situación. Una o dos banderas amarillas se mostrarán durante el tiempo que crea oportuno el Director de Carrera.

No respetar la señalización de bandera amarilla comportará, la primera vez una penalización de dos vueltas, la segunda ocasión se aplicaran 4 vueltas, la tercera de 6 vueltas y en la cuarta ocasión, exclusión de la prueba.

25.5. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría u otras bases informáticas, que permitan la transmisión de datos, desde un vehículo en movimiento en el exterior del mismo y viceversa durante todo el desarrollo de la prueba, excepto los instala acomodados o autorizados por los Comisarios y cronometradores de la prueba con el fin de controlarla.

La sanción por la utilización de estos sistemas será de como mínimo de 1 vuelta la primera vez y en caso de reincidencia descalificación de la prueba.

Está permitida la intercomunicación entre el piloto dentro de su vehículo en movimiento y las personas de su equipo mediante la utilización de sistemas de radio, la función de las que ha de ser únicamente la transmisión de la voz humana.

25.6. Está permitida la instalación de aparatos y equipos de filmación a los vehículos participantes, siempre que se notifique en las verificaciones técnicas como dicen las Prescripciones Comunes, donde se realizará la revisión de seguridad del equipo por parte de los Comisarios Técnicos.

25.7. Instrucciones y comunicados

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

25.7.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de la carrera así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán publicados en el Tablón Oficial de Anuncios.

25.7.3. En general las decisiones y/o comunicaciones de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera que afecte a un competidor concreto serán comunicadas, cuando sea posible, por escrito al competidor afectado. En el caso de penalizaciones directas e inmediatas durante el desarrollo de la competición podrán ser notificadas/comunicadas mediante las señales previstas desde Dirección de Carrera o mediante documentos de sanciones o clasificaciones publicadas en el Tablón Oficial de la prueba, sin necesidad de ser notificadas/comunicadas por escrito al competidor afectado.

25.7.4. El Jefe de Equipo como representante del competidor deben estar localizable durante toda la duración de la prueba, para ello aportará su número de teléfono en las inscripciones.

25.7.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el CDI. Los competidores no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la DESCALIFICACIÓN de carrera.

25.7.6. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI, o mediante indicaciones gestuales o verbales, deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la DESCALIFICACIÓN de carrera.

25.8. Disciplina de Seguridad

25.8.1. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos libres, oficiales y la carrera lleven siempre la vestimenta ignífuga completa y homologada según la normativa (casco, sotocasco, mono, guantes, calzado y ropa interior).

25.8.2. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en la zona de asistencia/Boxes, zona de trabajo y en la parrilla de salida.

25.8.3. Desde el inicio y hasta la finalización de los entrenamientos oficiales y de la carrera y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en el Reglamento Particular, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Oficiales de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Oficiales de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Particular.

25.8.4. Excepto en la zona de asistencia/boxes, en la zona de trabajo o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo del mismo, tanto en los entrenamientos libres/oficiales como en la carrera.

25.8.5. La pista sólo podrá ser utilizada por los vehículos y pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

25.8.6. Un vehículo sólo puede ser empujado en dirección contraria de la carrera para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios.

25.8.7. Los pilotos no puede jamás empujar su propio vehículo ni el de otro competidor, salvo indicación expresa de los Comisarios.

En la pista

25.8.8. Está prohibido a los pilotos, bajo pena de descalificación, conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.

25.8.9. Está prohibido efectuar maniobras de zig-zag, durante la totalidad de los entrenamientos y en la carrera.

25.8.10. La circulación por la zona de asistencia/boxes, tanto durante los entrenamientos como durante la carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad manifiestamente moderada.

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

25.8.12. El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista para acceder a la zona de asistencia, o a la zona de repostajes, o cambio de piloto, o de volver a su box deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

25.8.13. Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista, sin poder utilizar los taludes o márgenes del circuito, debiendo respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables.

25.8.14. El vehículo que circule fuera de la pista podrá ser sancionado, a criterio de los Comisarios Deportivos.

25.8.15. Durante la carrera, un vehículo que se encuentre en la pista, en el momento en que es alcanzado por otro vehículo cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe ceder el derecho de paso al otro vehículo, ciñéndose a un lado para facilitar el paso. En todo caso es responsabilidad del vehículo más rápido, que se acerca por detrás, de realizar adecuadamente el adelantamiento y sin cometer infracciones.

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

25.8.17. Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos.

25.8.18. La repetición de faltas o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista) podrá entrañar la EXCLUSIÓN de la carrera de los pilotos y/o vehículos en cuestión.

25.8.19. Durante los entrenamientos y la carrera, cualquier vehículo que se detenga deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo (sin abandonar la posición de conducción) de una posición que entrañe riesgos, el/los Oficiales de Pista u otros Oficiales deberán prestarle asistencia.

25.8.20. Una vez en posición segura, está autorizado volver a poner en marcha el vehículo, por sus propios medios, y salir a la Pista con toda seguridad. Esta operación debe ser efectuada bajo supervisión del Jefe de Puesto.

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

El uso de una fuente de energía externa al vehículo para que accione el motor de arranque del

vehículo sólo estará autorizado en la zona de trabajo/boxes o en la parrilla de salida.
25.8.22. Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito o cuando no sea capaz de reincorporarse a la competición por sus propios medios, será devuelto por los servicios de la Organización a la zona de asistencia, quedando a disposición del equipo. La forma y duración de esta operación serán a criterio de Dirección de Carrera, no pudiéndose realizar ninguna reclamación al respecto.
25.8.23. Ningún piloto tiene derecho a abandonar o a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Oficiales de Pista.
25.8.24. El vehículo, tras su reparación y siguiente verificación técnica en caso de accidente, podrá continuar en carrera. En caso de abandono definitivo de la carrera, el Jefe de Equipo deberá comunicarlo al oficial responsable del control de firmas.
25.8.25. Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites marcados por los bordes de la pista (taludes). Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada con la anulación de tiempos en entrenamientos o con una penalización en vueltas durante la carrera, a criterio de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 26. CRONOMETRAJE

26.1. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica.

26.2. Transponder.
La utilización de transponder es obligatorio y deberá ser propiedad del participante o alquilarlos al Organizador. En todo caso es responsabilidad del participante la conservación y el buen uso del mismo para garantizar el buen funcionamiento en todo momento.
En el caso de ser alquilado, el participante deberá pagar un precio por el alquiler no superior a 80 € y depositar una fianza no superior a 250 €, que le será devuelta al entregar el transponder al finalizar la prueba. En caso de no devolución o de devolución deteriorada del mismo, la fianza depositada no se volverá.
El transponder habitual deberá ser del modelo AMB X2 / X2DP y/o Tranx 260 / Tranx 260DP o similar con conexión directa a la batería del vehiculo; fijado con remaches o tornillos por delante del eje delantero del vehículo a una altura máxima de 60 cm respecto a la pista y sin material metálico o de fibra de carbono entre el transponder y la pista.

26.3. El Competidor / Piloto deberá declarar en el Boletín de Inscripción el código o número del transponder que utilizará en la prueba que se inscriba. En el caso de no tener transponder indicara que lo quiere alquilar y tendrá que realizar el pago del alquiler por adelantado.

26.4. En el caso de fallo del transponder, se notificara rápidamente al participante a través del jefe de equipo para que solucionen el problema; si pasadas tres vueltas el vehículo no abandona la pista se le dejara de contar las vueltas hasta que se subsane el problema.

C.- PUNTUACIONES Y PREMIOS

ARTÍCULO 27. CLASIFICACIÓN

27.1. Los vehículos se clasificarán en función del **número de vueltas recorridas**. Aquellos que

hayan recorrido el mismo número de vueltas serán clasificados en función del orden en que hayan cruzado el último paso la línea de llegada.

27.2. Si la carrera se ha realizado en más de una parte, la clasificación final se establecerá por la suma de las clasificaciones de cada una de las partes en que se haya desarrollado.

27.3. Quedarán clasificados todos los equipos que como mínimo hayan dado 20 vueltas al trazado. Habrá una clasificación general Scratch y una clasificación para cada Clase.

27.4. Los equipos, que cumplan con los requisitos, se clasificarán por número de vueltas que realicen hasta el momento en el que se dé la señal de fin de carrera, quedando ordenados de mayor a, menor número de vueltas.

27.5. La Clasificación Oficial Provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la carrera y será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del CDI. Una vez pasados 30 minutos desde aquella publicación, y sin haberse producido ninguna reclamación en tiempo y forma o cualquier otra circunstancia reglamentariamente establecida, se convertirá en la Clasificación Oficial Final, firmada por los comisarios deportivos.

27.6. Se establecerán los siguientes clasificaciones Finales:

- Clasificación general Scratch.
- Clasificación para la Clase 1.
- Clasificación por la Clase 2.

ARTÍCULO 28. TROFEOS Y PREMIOS

Se entregarán como mínimo los siguientes trofeos:

- **Clasificación Scratch**: Trofeo a los tres primeros equipos clasificados.
- Clasificación Clase 1: Trofeos a los tres primeros equipos clasificados.
- Clasificación Clase 2: Trofeos a los tres primeros equipos clasificados.

ARTÍCULO 29. CLASIFICACIONES DE LA COPA

29.1. La Clasificación Final de las Copas establecerá entre los pilotos que hayan participado, al menos en el 70% de las pruebas puntuables disputadas.

29.2. Se declararán **ganadores de la Copa de Castilla y León de Resistencia de Turismos** de la FACYL, los pilotos que, cumpliendo con la normativa aplicable, hayan obtenido el mayor número de puntos según el artículo 30.

29.3. Empates.
En el caso de empate, se tomaran en cuenta los primeros puestos en las distintas carreras, si sigue el empate se tomaran los segundos puestos y así sucesivamente. Si después de todo esto se continuara con el empate, tendrían que compartir el premio.

ARTÍCULO 30. PUNTUACIONES

30.1. Después de cada prueba puntuable, se establecerán las siguientes puntuaciones según la Clasificación Final Oficial. Esta Clasificación se establecerá según la posición obtenida por cada participante atendiendo a:

30.1.1. Atribución de puntos para la clasificación general **Scratch**:

POSICION	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
PUNTOS	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2

30.1.2. Atribución de puntos para la clasificación por **Clase**:

POSICION	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
PUNTOS	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2

30.2. Los puntos obtenidos de acuerdo con lo indicado en el apartado anterior se acumularán para cada equipo en cada prueba, tanto para la clasificación general como para la clasificación por clase.

30.3. Si como consecuencia de la interrupción prevista en el art. 26 no pudiera realizarse más del 50% de la duración prevista para la prueba (ya sea en una sola parte, o sumándose los tiempos de las dos o más partes), los puntos a atribuir a cada participante serán la mitad de los establecidos en este artículo para cada caso.

ARTÍCULO 31. PREMIOS FINALES.

1º. Equipo Clasificado de la Copa de CyL de Resistencia de Turismos	SCRATCH	TROFEO
1º. Equipo Clasificado de la Copa de CyL de Resistencia de Turismos	CLASE 1	TROFEO
1º. Equipo Clasificado de la Copa de CyL de Resistencia de Turismos	CLASE 2	TROFEO

Los premiados en las clases serán aquellos equipos que no hayan alcanzado la clasificación general Scratch. Cuando coincida el premio de la Clase y la Scratch el premio pasara al segundo de esa clase.

D.- SANCIONES, PETICIONES E INFORMES

ARTÍCULO 32. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

32.1. El Director de Carrera de la prueba es el responsable de la aplicación de las Prescripciones Comunes, de este Reglamento Deportivo y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la prueba. Se deberá informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que exija la aplicación de dichos reglamentos.

32.2. Toda reclamación presentada por un competidor, será remitida a los Comisarios Deportivos (art. 13 del CDI) para que la estudie y tome una decisión.

32.3. Del mismo modo, cualquier caso no previsto en el reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, que es el único que tiene poder de decisión (art. 11.9 del CDI).

32.4. En caso de duda en la interpretación de este, se debe utilizar el texto editado en lengua castellana, que se puede encontrar en facyl.com.

32.5. Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta, realizada por el competidor o por el miembro del equipo, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán pronunciar una penalización, que puede llegar a la descalificación de la prueba, y si o creen conveniente, ordenar que se redacte un informe de los hechos dirigido al Comité de Competición y Disciplina de la FACYL.

ARTÍCULO 33. SANCIONES

33.1. Los Comisarios Deportivos pueden infligir tanto las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan – a su exclusivo criterio – en virtud del CDI.

33.2. Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Carrera.

33.3. Ante un incidente que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:
• Constituya una violación de los Reglamentos aplicables en la presente prueba.
• Suponga la interrupción de la carrera en aplicación del Reglamento Particular.
• Adelante la salida o provoque una salida nula.
• Provoque una colisión.
• Empuje a un piloto fuera de la pista.
• Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
• Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
• Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
• Conductas antideportivas y cambios de trayectorias potencialmente peligrosas.
• En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del automóvil o las competiciones.

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

33.5. Si un piloto está implicado en una colisión o "Incidente" y ha sido informado de ello por los Comisarios Deportivos, durante los 30 minutos siguientes a la publicación de la clasificación provisional, no puede irse del circuito sin su acuerdo.

33.6. Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un "incidente" o que cometan una infracción reglamentaria:
a.- Amonestación.
b.- Multa en metálico.
c.- Penalización en tiempo.
d.- Anulación de vueltas de entrenamientos.
e.- Pérdida de posiciones en parrilla
f.- Pérdida de posiciones en la clasificación de entrenamientos o carrera.
g.- Penalización en vueltas en carrera (eliminación de vueltas).
h.- Drive Through
i.- Stop & Go
j.- Descalificación.

En aplicación del artículo 12.2.4 del Código Deportivo Internacional las penalizaciones de amonestación, multa en metálico, penalización en tiempo, anulación de vueltas de entrenamientos, pérdida de posiciones en parrilla, pérdida de posiciones en la clasificación, penalización en vueltas, Drive Through y Stop & GO no son susceptibles de ser apeladas.

33.7. Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Comité de Competición y Disciplinario de la FACYL sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente". Sin perjuicio del informe que los Comisarios Deportivos eleven al Comité de Competición y Disciplinario de la FACYL, los comisarios Deportivos podrán sancionar a cualquier concursante, si en opinión de los Comisarios debe aplicarse la indicada sanción para evitar que se perjudique el normal desarrollo de la competición.

33.8. Como norma general, los incidentes y/o infracciones a los reglamentos cometidas durante los entrenamientos serán sancionadas mediante una penalización directa e inmediata de anulación del tiempo/s conseguido/s por el concursante que haya cometido la infracción en cuantas vueltas

estimen oportuno los Comisarios Deportivos, pudiendo, a su juicio, llegar hasta la DESCALIFICACIÓN de la prueba, si la gravedad así lo requiere. Los Comisarios deportivos podrán tomar como base para la aplicación de penalizaciones la Guía del Anexo 1.

33.9. Los incidentes y/o infracciones a los reglamentos cometidas durante la carrera serán sancionadas mediante una penalización directa e inmediata de anulación de vueltas por el concursante que haya cometido la infracción en cuantas vueltas estimen oportuno los Comisarios Deportivos, pudiendo, a su juicio, llegar hasta la DESCALIFICACIÓN de la prueba, si la gravedad así lo requiere. Los Comisarios deportivos podrán tomar como base para la aplicación de penalizaciones la Guía del Anexo 1.

33.10. Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de las previsiones del CDI.

ARTÍCULO 34. RECLAMACIONES Y APELACIONES

34.1. Toda reclamación o apelación se regirá, según se establece en el artículo 12 y 13 del CDI.

34.2. Será presentada por escrito y entregada al Director de Carrera, adjuntando la suma de Mil euros "1000 €", importe que no será devuelto si la reclamación es considerara injustificada en el plazo establecido.

34.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria, de acuerdo con el artículo 16, de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cataluña, para el año en curso.

34.4. Los gastos derivados de los trabajos y transporte del vehículo serán a cargo del reclamante, si la reclamación fuera injustificada ya cargo del reclamado, si fuera justificada.
Si los gastos producidos por la reclamación, verificación, transporte, etc ..., son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante, si la reclamación fuera injustificada. En caso contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia será devuelta al reclamante.

34.5. Los competidores tienen derecho apelación, como indica en el artículo 13 del CEI. La intención de apelar y la apelación deberán presentarse en los plazos y cumpliendo las formalidades establecidas.
Solo la FACYL está calificada para tomar una decisión si hubiera diferencia en la interpretación de este Reglamento Deportivo.

ARTÍCULO 35. ACTAS E INFORMES

35.1. Una vez finalizada la prueba, el organizador remitirá a la Secretaría de la FACYL, la lista de participantes autorizados en la prueba, y las clasificaciones finales definitivas.

35.2. En un máximo de diez días hábiles después de la prueba, el Director de Carrera debe presentar el informe completo a la Secretaría de la FACYL, con los siguientes documentos:
• La lista de vehículos autorizados.
• Todas las actas de Comisarios Deportivos. Todas las actas de los Comisarios Técnicos.
• La clasificación final oficial de la Scratch y por Clases.

ARTÍCULO 36. DEFINICIONES

36.1. Reglamento Particular. Documento oficial obligatorio otorgado por los organizadores de una prueba en el que se reglamenta la misma.

36.2. Complemento. Comunicación oficial, realizada por escrito que forma parte integrante del

Reglamento Particular, destinado a modificar, precisar o completarlo.
Los complementos son publicados:

Para la organización hasta las verificaciones. En este caso serán aprobados por la FACYL
Para los comisarios deportivos en el transcurso de la prueba.

36.3. Entrenamientos Libres. Conjunto de vueltas que el Organizador podrá prever para que los participantes puedan conocer el circuito.

36.4. Carrera. Parte de la prueba donde se determinará la clasificación final de una prueba determinada.

36.5. Parque de Trabajo. Zona destinada a las operaciones de reparación de los vehículos.

36.6. Parque Cerrando. Zona en que no es posible hacer ninguna reparación, intervención, ni recibir ayuda exterior, salvo los casos expresamente previstos por los reglamentos correspondientes y por el reglamento particular de la prueba.

36.7. Competidor. Persona física titular de una licencia de competidor entregada por la FACYL (o ADN) válida para el año en curso, o entidad deportiva debidamente federada.

36.8. Equipo. Está formado por unos pilotos, un jefe de equipo y un vehículo.

36.9. Incidente. Un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos.

FACYL FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEON

FACYL
FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEON

COPA RS FACYL RESISTENCIA

COPA DE CASTILLA Y LEON DE **RESISTENCIA** DE TURISMOS

ANEXO 1 - PENALIZACIONES

REGL.	ART.	INFRACCION	SANCION
R.D.	11.1	Ausencia de uno o más números de competición identificativos	30 €
R.D.	13.2.2	Verif. Técnicas. Por fuerza mayor, y antes de que pase una hora	30 €
R.D.	14.2	No asistir al Briefing	20 €
R.D.	15.2.e	Entrenamientos fuera de horario y/o fuera de pista	Descalificación
R.D.	17.5.f	Efectuar adelantamientos durante las vueltas de formación o efectuar maniobras de zigzag	1 vuelta
R.D.	17.7	Infracción al CDI o al reglamento Deportivo	A criterios de CD.
R.D.	18.1.2	No mantener el Pole la velocidad del Safety Car	A criterios de CD.
R.D.	18.2.2	Realizar salida falsa	Mínimo 1 vuelta
R.D.	19.2	• Sobrepasar el tiempo de conducción • No llegar al tiempo mínimo de conducción	1 vuelta por minuto
R.D.	19.4	Realizar relevo fuera de la zona de cambio de piloto Realizar cambio de piloto en la zona refuelling	1 vuelta la 1ª vez las sucesivas a criterio de CD
R.D.	19.5	Realizar cambio de piloto en la zona refuelling	2 vuelta la 1ª vez las sucesivas a criterio de CD
R.D.	20.1	Proveer carburante fuera de la zona de refuelling en entrenamientos tanto libres como oficiales	5 posiciones en la parrilla de salida
R.D.	20.1	Proveer carburante fuera de la zona de refuelling en entrenamientos tanto libres como oficiales	10 vueltas
R.D.	20.2	Incumplir obligaciones en el área de abastecimiento	2 vueltas
R.D.	21.3	No mantener una distancia inferior a 5 vehiculos o adelantar en una neutralización de la carrera con el Safety Car	1ª vez, 2 vueltas 2ª vez, 4 vueltas 3ª vez, 6 vueltas 4ª vez, Descalificación
R.D.	24.2.2	Realizar asistencia fuera de la asistencia o box del participante	1 vuelta
R.D.	24.2.2	Realizar asistencia en pista o accesos	A criterio de los CD
R.D.	24.2.5	Tener animales sueltos en zona de asistencia y boxes	50 €
R.D.	24.3.2	Conducir otra persona que no sea el piloto en la vuelta de desaceleración	Descalificación
R.D.	24.3.4	No entrar en Parque Cerrado	Descalificación
R.D.	25.2	No cumplir con obligaciones y condiciones de comportamiento	Mínimo 1 vuelta
R.D.	25.4	No respetar bandera amarilla	1ª vez, 2 vueltas 2ª vez, 4 vueltas 3ª vez, 6 vueltas 4ª vez, Descalificación

FACYL FEDERACIÓN DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEÓN

R.D.	25.5	Utilizar sistemas de telemetria	1ª vez, 1 vuelta 2ª vez, Descalificación
R.D.	25.7.6	Falta de respeto a las señales de los oficiales	Descalificación
R.D.	25.8.8	Conducir en dirección contraria a la carrera	Descalificación
R.D.	25.8.14	Circular fuera de la pista (taludes)	A criterio de CD
R.D.	25.8.16	Maniobras antideportivas, molestia, toques, empujones, etc	Hasta la Descalificación
R.D.	25.8.17	Adoptar formación de abanico u obstrucción para que lo le sobrepasen.	A criterio de CD
R.D.	25.8.18	Repetición de faltas o la falta de dominio o control del vehículo.	Hasta la Descalificación

COMISION DE VIGILANCIA FACYL FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEON
FACYL FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEON