

REGLAMENTO DEPORTIVO VELOCIDAD EN CIRCUITO



2021

ARTÍCULO 1. ORGANIZACIÓN.

1.1 La Federación de Automovilismo de la Región de Murcia, organizan para la presente temporada los Campeonatos, Copas y Trofeos de Velocidad en Circuito.

1.2 De estos Campeonatos se derivan:

Campeonato y Trofeos de Turismos en Circuito de la Región de Murcia

Campeonato de Turismos (Clases de la I a la IV) de la Región de Murcia

Campeonato de Superturismos en Circuito (Clase V y VI) de la Región de Murcia

Campeonato y Trofeos de Clásicos en Circuito de la Región de Murcia

Campeonato de Fórmula Mix en Circuito de la Región de Murcia

Campeonato Fórmula Academy FARMU

1.3 Además de estos, cualquier otra Copa, Trofeo o Challenge, previa aprobación de los reglamentos deportivos y técnicos por parte de la FARMU, podrán ser incluidos. Estos reglamentos, una vez aprobados, serán publicados en la web de la FARMU, y la convocatoria constará en el reglamento particular de la prueba.

1.4 La FARMU será la única que podrá aprobar modificaciones y excepciones al presente Reglamento Dep.

1.5 Suprimido.

1.6 El Campeonato y trofeos de Fórmula Mix tendrán parrillas separadas siempre y cuando para la fecha del cierre de inscripciones al campeonato haya un mínimo de 10 equipos formalmente inscritos. Será competencia del comité organizador el elaborar las distintas clases dentro de esta categoría en función de los inscritos.

ARTÍCULO 2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

2.1 Los competidores serán los responsables de asegurar que los componentes del equipo respeten la normativa aplicable en los reglamentos del certamen.

2.2 El titular de una licencia de competidor podrá designar un representante por escrito. En defecto de ambos casos, se considerará representante al piloto del vehículo.

2.3 La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona del equipo, encargada de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual y solidario con la del competidor.

2.4 Los competidores deben asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

ARTÍCULO 3. ORDEN DE PRELACIÓN.

3.1 Será de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Murcia del año en curso.
- El Reglamento Deportivo General de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Murcia de Velocidad en Circuito.
- El Reglamento Deportivo y Técnico específico del Campeonato, Copa o Trofeo, si existiese.
- El Reglamento de la Copa, Trofeo o Challenge Monomarca, si existiese, así como sus anexos.
- El Reglamento Particular de la prueba.

3.2 De carácter supletorio el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenge de España de Velocidad en Circuito.

3.3 El CDI será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimientos, reclamaciones y apelaciones.

ARTÍCULO 4. ASPIRANTES.

- 4.1** Todos los competidores deberán estar en posesión de la licencia de competidor definida en el artículo 2º de las P.P.C.C. de la Región de Murcia y con validez para el año en curso.
- 4.2** Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia "P" o "PC", con validez para el año en curso.
- 4.3** Todas las personas que realicen labores deportivas en los parques de trabajo o zona de boxes y pit-lane, deben estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia "AS" vigente.
- 4.4** Los pilotos que no posean licencia murciana—MU ni puntuarán ni bloquearán puntos para el Campeonato salvo que se acojan a lo establecido en el art. 2 de las P.P.C.C.

ARTÍCULO 5. REGLAMENTACIÓN TÉCNICA

- 5.1** Todos los vehículos participantes tendrán admitidas reformas que estarán conforme a las modificaciones reflejadas en su artículo correspondiente del Anexo J para el año en curso en medidas de seguridad y serán conforme al Anexo II de Vehículos Admitidos de este Reglamento deportivo.
- 5.2** Los diámetros máximos permitidos en las bridas del turbo o admisión serán conforme a la reglamentación del Campeonato de España. Para los vehículos inscritos como MONOMARCA (MN) será de aplicación la Reglamentación Técnica de origen de la misma.
- 5.3** Los vehículos encuadrados en el Grupo H, deberán adaptarse igualmente a las citadas normas con excepción de las barras, que podrán ser las de origen en el momento de su Homologación. Deberán regirse, además, por la Ficha de Homologación Original a la que estén acogidos.
- 5.4** Los Pre82 quedan autorizados a participar en las pruebas de CIRCUITOS de acuerdo con las condiciones técnicas exigidas en el Reglamento específico para Clásicos.
- 5.5** Los CM Se regirán por la reglamentación técnica específica del Campeonato de España de Montaña y su Nomenclatura en las Listas de Inscritos será "CM".
- 5.6** El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el Anexo J del C.D.I. La no conformidad entrañará la descalificación.

ARTÍCULO 6. PASES POR EQUIPO

- 6.1** Relación de pases personales entregados por equipo y prueba, siempre que las medidas sanitarias lo permitan y el aforo de las instalaciones:
- 1 pase de piloto (según inscripción).
 - 1 pase para manager del equipo.
 - 4 pases de pit-lane para mecánicos, de los cuales, dos exclusivamente, se usarán en el muro (obligatorio aportando licencia).
 - 4 pases de paddock.
- 6.2** Los pases serán entregados según características del circuito o prueba, o las necesidades de organización de la propia prueba.

ARTÍCULO 7. INSCRIPCIONES.

- 7.1** Las inscripciones y plazo de inscripción se realizarán conforme a lo previsto en las Prescripciones Generales de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia y el comité organizador se reserva el derecho de rehusar una inscripción de acuerdo con lo establecido en el C.D.I.
- 7.2** El modelo de inscripción específico para las pruebas de circuito, figura alojado en la página web de la FARMU.
- 7.3** Cuando se programen dos carreras, los participantes abonarán el importe de la inscripción correspondiente a una sola carrera, teniendo derecho a participar en las dos carreras programadas.
- 7.4** Los derechos de inscripción a una prueba quedan fijados como máximo en **350 €**.
- 7.4.1** Si un participante realiza el ingreso de la inscripción después del cierre de inscripción, el importe será incrementado en 50 €.
- 7.4.2** Los derechos de inscripción al campeonato completo se fijan en xxx €

7.5 Si un competidor no participase en alguna o ninguna manga de entrenamientos o carrera de una misma prueba, no tendrá derecho a solicitar descuento en la inscripción, ni devolución de parte de la misma. Tampoco tendrán derecho a devolución de importe los inscritos al campeonato que por cualquier motivo no puedan asistir a alguna de las pruebas calendadas.

7.6 Al realizar la inscripción, tanto el competidor como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del certamen, reconoce que ha leído, comprendido y aceptado el CDI y sus Anexos, así como los reglamentos aplicables a esta competición, comprometiéndose a respetar el presente Reglamento Deportivo.

7.7 Está prohibido el cambio de competidor después del cierre de las inscripciones. Pasado este plazo de inscripción, el competidor podrá reemplazar a un piloto hasta el momento de inicio de las verificaciones técnicas preliminares haciendo comunicación al oficial Relaciones con los Participantes. Todos estos posibles cambios tendrán que contar con el consentimiento del Colegio de Comisarios Deportivos. Al cierre de estas verificaciones, se publicará la lista definitiva de inscritos de la prueba, que será aprobada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

7.8 Los pilotos que se inscriban por primera vez en la temporada, en alguna prueba y cuando ya no sea posible participar en la mayoría de ellas, ~~última prueba~~ no puntuarán, ni bloquearán puntos para la prueba, sin embargo, optarán a los trofeos que les puedan corresponder.

7.9 De conformidad con lo preceptuado en el Art. 3.19.1 del CDI, el mismo vehículo no podrá inscribirse ~~más que una sola vez~~ en cada prueba de de una vez en una misma prueba, excepto autorización expresa de la FARMU.

7.10 Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de Inscripción, salvo en los casos previstos en este Reglamento. No obstante, y hasta el Comienzo de las Verificaciones Técnicas, el competidor podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de Inscripción por otro del mismo Grupo, Categoría y Clase.

ARTÍCULO 8. SEGUROS.

8.1 El organizador de cada prueba deberá contratar un seguro de Responsabilidad Civil según las Prescripciones Comunes de los Ctos. Copas y Trofeos de Murcia.

8.2 El seguro citado anteriormente, no afectará a otras pólizas personales tomadas por el equipo o por cualquier persona de éste.

ARTÍCULO 9. HORARIO OFICIAL Y DISTANCIA A RECORRER.

9.1 El horario de las pruebas del Campeonato, será establecido en el reglamento particular de cada prueba. El intervalo entre el final de los entrenamientos cronometrados y la 1ª Carrera no será nunca inferior a 45'.

9.2 El tiempo para entrenamientos cronometrados será de 20 minutos. La distancia a recorrer en carrera ~~se determinará en el Reglamento Particular~~ de la prueba, podrá ser diferente para cada categoría, y oscilará entre los 30 Km para circuitos lentos y los 50 Km para circuitos rápidos. El tiempo máximo de cada carrera será de 20 minutos aunque no se cubra la distancia mínima prevista en el Reglamento Particular.

ARTÍCULO 10. NÚMEROS DE COMPETICIÓN.

10.1 El número asignado lo será para toda la temporada, cuyo participante lo podrá fijar de forma permanente. Deberá ser de un color opuesto al fondo sobre el que se va a situar en el coche.

El fondo de los números de competición tendrá un cuadrado blanco de 400 mm de alto por 400 mm de ancho, con un reborde negro de 5 mm. En la parte superior e inferior se reservarán dos espacios de 80 mm de alto para la publicidad de cada organizador. Los números serán en carácter ARIAL BLACK, de 200 mm de altura y un trazo de 34 mm en color negro.

10.2 Los participantes, en su hoja de inscripción, pueden solicitar el número de competición (números enteros del 1 al 99, excluyendo el 13) que les sea similar al que estén usando en otras competiciones. La FAA estudiará la posibilidad de poder asignar dicho número. En el caso de concurrencia de petición tendrá preferencia el equipo mejor clasificado en la temporada anterior.

10.3 El nombre del piloto deberá obligatoriamente ser en letras blancas, de una altura de 10 cm y en caracteres "Helvétia Grass", colocadas en la parte inferior de cada una de las ventanillas laterales

traseras.

10.4 Los números de competición deberán figurar sobre el vehículo en las verificaciones técnicas preliminares.

ARTÍCULO 11. PUBLICIDAD.

11.1 Los equipos podrán hacer figurar en la vestimenta, así como en el vehículo, publicidad comercial, siempre que:

- Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de las Prescripciones Generales de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Murcia.
- Respeten los lugares previstos en el reglamento, para la publicidad obligatoria.

11.2 Cualquier publicidad contraria a la establecida o que ésta figure en lugares distintos a lo que pueda indicar este reglamento, deberá ser autorizada expresamente por el comité organizador.

11.3 Queda, bajo la exclusiva responsabilidad de cada competidor, la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba.

11.4 Los competidores inscritos a cualquier prueba de los Campeonatos de Murcia de Velocidad en Circuito, autorizan al comité organizador a divulgar libremente, sin limitación de tiempo y en la forma que estimen conveniente, su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.

11.5 Los competidores que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria del campeonato, podrán no aceptarla, abonando los derechos establecidos para estos casos y que se reflejan en la hoja de inscripción de cada prueba. La publicidad que contenga los números de competición es obligatoria.

ARTÍCULO 12. OFICIALES.

12.1 La FARMU nombrará:

- El Director de Competición.
- El Presidente de los Comisarios Deportivos.
- El Delegado Técnico.
- El Delegado Federativo si lo hubiese.

12.2 El Director de Competición y el Director de Carrera, trabajarán en constante unión. El Director de Competición dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las órdenes correspondientes, pero sólo con la aprobación expresa del Director de Competición:

- Controlar el desarrollo de los entrenamientos y de la carrera, que se respeten los horarios y si lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme al Código y al Reglamento Deportivo.
- Parar a cualquier competidor (en cumplimiento de la normativa del CDI y del Reglamento Deportivo).
- Parar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera, si cree que puede ser peligrosa la continuación, de conformidad al Reglamento Deportivo, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- El procedimiento de salida.
- Utilizar el vehículo de seguridad.

12.3 El Director de Competición o el director de Carrera, deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí con todos los puestos de comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y desde el despliegue del cartel de "5 minutos" hasta que el último vehículo pase la línea de llegada. Los Comisarios Deportivos y los demás oficiales, deben mantenerse localizables por el director de Carrera en todo momento.

12.4 Para el desarrollo de un Prueba, será necesario mínimo un cuadro de oficiales compuesto por:

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos
- Secretario de la Prueba
- Los Comisarios Deportivos, hasta llegar a 3, incluido el presidente del Colegio (1 de ellos Relaciones con los Participantes)
- Delegado Federativo
- Director de Carrera
- Delegado Técnico
- Técnico.
- Jefe de Parrilla
- Jefe de Parque

- Jefe de Cronometraje
- Comisarios de Ruta (según el número de puesto del circuito los necesario para que entre ellos no se supere una distancia máxima de 300 metros entre puesto y puesto)

Dicho cuadro oficial variara según el número de vehículos inscritos en la prueba

ARTÍCULO 13. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES.

13.1 Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los competidores por medio de comunicados especiales de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los competidores y en cualquier caso publicadas en el tablón oficial de avisos, que dará fe de la publicación y por el canal oficial de la FARMU en la aplicación de Telegram.

13.2 Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos y de las carreras, así como todas las decisiones de los oficiales de la prueba, que así sea acordado por ellos, serán colocados en el tablón de anuncios virtual de la página del promotor.

13.3 Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del director de Carrera, que afecte a un competidor concreto, le será además comunicado por escrito al mismo.

13.4 Los competidores o sus representantes deberán estar localizables durante toda la duración de la prueba.

13.5 Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las banderas y señales previstas por el CDI.

13.6 Los competidores no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, cualquiera que sea su forma.

13.7 Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación.

13.8 En particular, presentar una o más banderas amarillas en los puestos de señalización, indica la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos, están prohibidos bajo estas circunstancias.

13.9 Cuando se muestre la bandera roja, todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al pit-lane, (o lugar previsto en el reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

13.10 Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en las 2 siguientes vueltas en que la misma sea presentada, excepto si faltan 2 vueltas para la finalización de la carrera, aunque este será penalizado según anexo I.

13.11 Cuando sea mostrada a un piloto la bandera negra con círculo rojo (avería mecánica), conjuntamente con su número de dorsal, deberá entrar sin dilación a la siguiente vuelta a Pit Lane, en caso contrario será penalizado según Anexo I.

13.12 Penalización Drive Through y Stop&Go.

Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las 2 últimas vueltas o al final de carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:

- 1) Drive Through 25 segundos.
- 2) Stop&Go 35 segundos (25 más 10).

ARTÍCULO 14. SANCIONES.

14.1 Los Comisarios Deportivos podrán aplicar las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como las que se indican en el Anexo I o dispongan en aplicación del CDI o de otros reglamentos aplicables.

14.2 Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Competición.

14.3 "Incidente" significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos, o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la normativa aplicable (reglamento(s), CDI, etc.).
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión evitable.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.

- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i) En general, cualquier conducta, que por acción u omisión, atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

14.4Corresponderá a los Comisarios Deportivos, determinar si se ha producido un “incidente”, así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

14.5Si los Comisarios Deportivos investigan un “incidente”, deben informar al equipo o equipos que estén implicados, mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que las instalaciones del circuito lo permitan).

14.6Si un piloto está implicado en una colisión o en un “incidente” y ha sido informado por los Comisarios Deportivos de dicha circunstancia antes de cumplirse 30 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

14.7Los Comisarios Deportivos podrán aplicar a cualquier piloto implicado en un “incidente”, una de las siguientes sanciones:

- a) Amonestación.
- b) Multa en metálico.
- c) Penalización en tiempo:
 - c1) Paso por pit-lane (drive through).
 - c2) Parada en el pit-lane (stop & go).
 - c3) A añadir a su tiempo de entrenamientos o al invertido en carrera.
 - c4) Anulación de tiempo(s) de entrenamientos.
- d) Pérdida de posiciones en parrilla de salida.
- e) Penalización con una vuelta.
- f) Descalificación.

Con carácter particular, los Comisarios Deportivos podrán aplicar a cualquier piloto implicado en un “incidente” específicamente previsto, las penalizaciones establecidas en el Anexo I.

Las penalizaciones en tiempo (casos del apartado 14.7.c) incluyendo las penalizaciones durante los últimos 5 minutos (o 3 vueltas) o al final de los entrenamientos o carrera, no podrán ser objeto de apelación por tratarse de penalizaciones directas e inmediatas para garantizar el normal desarrollo de la actividad deportiva.

14.8Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Comité de Competición de la F.A. de A. cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un “incidente”.

14.9El Comité de Competición de la F.A. de A. podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un “incidente”, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario.

14.10Como norma general y como guía de actuación del Colegio de Comisarios Deportivos, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales, llevarán consigo la anulación de cuantos tiempos se consideren oportunos o la pérdida de posiciones en la parrilla de salida, pudiendo llegar a la descalificación en aquellos supuestos de singular gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos.

14.11No obstante, lo anterior, los Comisarios Deportivos podrán diferir de los entrenamientos a la carrera, las siguientes penalizaciones en tiempo:

- a) a sumar al tiempo total invertido en carrera.
- b) de paso por pit-lane (drive through).
- c) de parada en el pit-lane (stop & go).

Estas dos últimas sanciones, deben establecerse indicando el momento de su aplicación (como norma habitual en las 3 primeras vueltas de la carrera).

14.12En carrera, los incidentes susceptibles de ser sancionados con una penalización, podrán ser resueltos inicialmente, como norma general, con una penalización de paso por pit-lane, o en su defecto, si los Comisarios lo consideran insuficiente, por una parada en pit-lane (stop & go) de tantos segundos como consideren oportuno, pudiendo elevarla finalmente hasta la descalificación en aquellos supuestos cuya gravedad así lo requiera.

14.13Por otra parte, en aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo aconsejen, podrá diferirse la aplicación de la correspondiente sanción a la siguiente carrera del mismo prueba (en el supuesto de celebrarse más de una), o trasladar la misma, a carreras a celebrar en la siguiente prueba en la que participe el equipo sancionado aun correspondiendo a temporadas futuras.

14.14 Penalizaciones en tiempo:

Si los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización en tiempo inmediata (drive through o stop & go), se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir. Paralelamente y siempre que sea posible, se entregara una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.
- b) Desde el momento en que la decisión sea comunicada a través de los monitores de cronometraje, y/o en el puesto de señalización de Dirección de Carrera o desde el momento en que el responsable del equipo reciba la notificación escrita en caso de que no se pueda mostrar por los monitores, el piloto objeto de la penalización, no deberá cubrir más de dos vueltas completas antes de entrar en Pit lane.

c) Definiciones:

1) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas, respetando la velocidad máxima y reincorporarse a pista.

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

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

Los Stop&Go, serán como mínimo de diez segundos y, si se conmutan, serán por 25", más los 10" citados, aumentándose en múltiplos de 5".

- d) En cualquiera de los casos descritos (drive through o stop & go), el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.
- e) En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, esta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Todas las vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el computo de las 2 vueltas.
- f) si una de estas penalizaciones debe de ser aplicada en el transcurso de las 2 últimas vueltas o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indica al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:

g1) Paso por pit-lane (drive throug): 25 segundos.

g2) Parada en pit-lane (stop & go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10) a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 12. 2. 3. b o 12. 2. 3 del CDI.

ARTÍCULO 15. ENTRENAMIENTOS PRIVADOS. TEST COLECTIVOS.

15.1 Los entrenamientos privados anteriores a una prueba, que son realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y quien alquila la pista, no forman parte deportiva de la prueba.

ARTÍCULO 16. TELEMETRÍA Y RADIOS. APARATOS DE CRONOMETRAJE.

16.1 Está prohibida la instalación y/o utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento a la zona de pits y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los oficiales de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

16.2 Están permitidas las tomas de tiempos no oficiales automáticas. Si para el funcionamiento de éstas, los equipos necesitaran instalar algún elemento de medida -con fuente de alimentación- en el muro de señalización, esta última (fuente de alimentación) deberá situarse en el suelo, nunca en la parte superior del muro.

16.3 Está permitida la utilización de un sistema de adquisición de datos a vehículo parado y ésta sea desde el vehículo al ordenador y no en el sentido contrario.

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

16.5 El cronometraje automático será obligatorio, realizándose con un sistema de "transponder".

ARTÍCULO 17. DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK Y BOXES, PIT-LANE Y USO DE INSTALACIONES.

17.1 El organizador de cada prueba dispondrá en el paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno al certamen.

17.2 En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio, para cubrir las necesidades de los equipos participantes.

17.3 Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de paddock reservada al campeonato.

17.4 Para la instalación en la parte trasera de los boxes de trabajo, de cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) se deberá contar con el permiso expreso de la organización.

17.5 Se prohíbe la estancia de personas que no estén acreditadas, en la zona interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.

17.6 Toda persona relacionada de algún modo con cualquier competidor inscrito que se encuentre en la zona de paddock, en los boxes, o dentro del pit-lane, deberán llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo. Durante los entrenamientos y la carrera, solamente podrán acceder al muro del pit-lane un máximo de dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba que se esté desarrollando en ese preciso momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán realizarse en la zona del pit-lane asignada a cada competidor.

17.7 Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad y perros de invidentes), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

17.8 Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit Lane y Pista. Los Boxes son una zona sumamente peligrosa. Si a pesar de esta prohibición, algún menor de 16 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

17.9 Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (paddock, boxes, pit-lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del competidor.

17.10 Todo el material deberá estar en el interior de los boxes. Se permite mantener los neumáticos en la puerta del box, si estos están correctamente ordenados.

17.11 Es responsabilidad de los equipos, la obligación de retirar de las instalaciones de los circuitos los neumáticos usados una vez finalizada la prueba.

17.12 Se prohíbe tener o instalar en el interior de los boxes de trabajo, cualquier elemento o utensilio como por ejemplo, cocinas, neveras, estufas, calentadores de aire, etc, que pueda ser considerado por la Organización, como susceptible de crear un peligro adicional.

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

17.14 Los Boxes serán compartidos y gratuitos hasta completar el aforo de cada circuito. La asignación de estos boxes tendrá la siguiente prioridad:

1.- Para las dos primeras carreras por riguroso orden de pago de la primera parte del campeonato.

2.- Para la tercera y cuarta carrera por riguroso orden de pago de la segunda parte del campeonato.

3.- Para equipos no inscritos al campeonato por riguroso orden de pago de la prueba a la que se inscriba.

ARTÍCULO 18. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

18.1 Cualquier infracción cometida contra los Reglamentos aplicables en este Campeonato, relacionadas o relativas a la disciplina general de seguridad, tanto en entrenamientos como en carrera, será sancionada por los Comisarios Deportivos.

18.2 Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las competiciones de Velocidad en Circuito lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las PPCC.

18.3 Está totalmente prohibido a los pilotos, conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de Exclusión. Únicamente, un vehículo puede ser empujado en dirección contraria para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios. Un piloto no puede jamás empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Comisarios.

18.4 Durante las sesiones de entrenamientos y carreras, los pilotos sólo podrán utilizar la pista y en todo momento deberán

respetar lo previsto en el Código de conducción en Circuitos publicado por la FIA como parte del CDI (Anexo L). 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 las líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Para disipar cualquier duda las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran parte de la misma pero no los bordillos y/o pianos. Teniendo en cuenta estas circunstancias,

el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda.

Las penalizaciones por el incumplimiento de este artículo están recogidas en el resumen de penalizaciones.

18.5 En particular está prohibido:

- Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de pit lane y la pista.
- Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos en la totalidad de los mismos y en carrera.

Las penalizaciones por el incumplimiento de este artículo están recogidas en el resumen de penalizaciones llamado Anexo I.

18.6 La circulación por el pit-lane, tanto durante los entrenamientos, warm-up, procedimiento de salida y carrera se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad inferior a 60 Km/h

18.7 En el Reglamento Particular de cada prueba se nombrarán los Comisarios que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el pit-lane. A estos oficiales se les dotará de los medios oportunos para realizar su labor y utilizarán chalecos reflectantes.

18.8 Sin embargo, la realización de maniobras 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 penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la descalificación.

18.9 Si el piloto del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los Comisarios le señalarán el hecho mostrándole una bandera azul, advirtiéndole que otro piloto quiere sobrepasarlo, debiendo respetar la bandera azul señalizada.

18.10 Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo a la primera oportunidad posible.

18.11 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. En este caso se presentará la bandera azul a los conductores.

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

18.12 Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la pista para evitar ser adelantados por otro conductor serán sancionados, como mínimo, con una penalización en tiempo de 5 segundos que será añadida al tiempo total de carrera realizado por dicho piloto, pudiendo llegar a la descalificación sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

18.13 La repetición de faltas, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista) podrán llegar hasta la exclusión de la carrera de los pilotos en cuestión a juicio de los Comisarios Deportivos. La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar

parte en la sesión programada en ese momento.

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

18.15 Si un vehículo se para durante los entrenamientos o la carrera, será retirado de la pista o de sus inmediaciones tan rápido como sea posible, de forma que su presencia no constituya un peligro, o no suponga una molestia a otro participante o no dificulte el desarrollo de los entrenamientos o carrera. Si el piloto no es capaz de sacar el vehículo de una posición peligrosa, será el deber de los oficiales de pista ayudarle. Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los oficiales de pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo I de este Reglamento.

18.16 Si la asistencia de los oficiales de pista es necesaria para recuperar un vehículo parado, sin la intervención de asistencia mecánica externa, los Comisarios Deportivos podrán cancelar el mejor tiempo realizado por el piloto.

18.17 Excepto en la zona de paddock, en los boxes, vía interior del pit lane o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo de su vehículo, tanto en entrenamientos como en carrera.

18.18 Durante toda la sesión de entrenamientos oficiales y desde el comienzo del procedimiento de salida hasta el levantamiento del parque cerrado ninguna materia o sustancia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo, excepto lo expresamente autorizado. Todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que permitan a los comisarios técnicos su sellado.

18.19 Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s) o carrera(s) -encendido de la luz verde del semáforo- y hasta que todos los vehículos hayan llegado al parque cerrado, por sus propios medios o de otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento

18.20 Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor debe ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en los boxes y en la parrilla de salida.

Está prohibido:

- Empujar un vehículo para cruzar la línea de llegada.
- Empujar un vehículo para arrancarlo (en la pista, o en el pit lane).

18.21 Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones, previstas en Reglamento, con los medios de abordaje será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

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

18.23 Los vehículos que abandonen el Pit-Lane no podrán traspasar ninguna línea blanca continua pintada a la salida del Pit lane, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por la pista, salvo caso de fuerza mayor, así entendidos por los Comisarios Deportivos de la prueba.

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

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

18.25 Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Velocidad en Circuito.

En un sector con bandera amarilla o varias, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser más lento - en un 1" al menos - respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento. En este caso se seguirá el procedimiento establecido en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Velocidad en Circuito

18.26 Conducción Antideportiva:

En caso de obtener ventaja un participante en un incidente, si este cede la ventaja obtenida sobre el otro participante implicado en el incidente y ambos continúan, este no será penalizado.

ARTÍCULO 19. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS.

19.1 Las verificaciones Administrativas y Técnicas se realizarán en los horarios y lugares establecidos en el Reglamento Particular de cada Prueba, que deberán estar especificados.

19.2 Las verificaciones técnicas preliminares salvo disposición en contrario se realizarán en el Box de verificaciones, siendo requisito imprescindible para pasar las mismas que los números de carrera y nombre del piloto esté colocado en el lugar establecido. Las administrativas se realizarán en el lugar establecido en el Reglamento Particular de la prueba.

19.3 El competidor y/o su representante deben encontrarse localizables y estar a disposición de los Comisarios durante el tiempo establecido para las verificaciones técnicas.

19.4 Los competidores que no hayan pasado las verificaciones técnicas no serán autorizados a tomar parte en entrenamientos ni en carrera, excepto que hayan sido autorizados por los Comisarios Deportivos.

19.5 Serán sancionados los competidores que hayan realizado las verificaciones fuera del horario establecido (previa autorización de los Comisarios Deportivos).

19.6 El Director de Carrera y/o de Competición podrá requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de someter a un examen médico a cualquier piloto durante el transcurso de la prueba. Los Comisarios Deportivos pueden:

* Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un competidor antes, durante y/o después de los entrenamientos y de la carrera.

- Exigir que un vehículo sea desmontado por el competidor durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- Solicitar a un competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

No presentarse a los comisarios técnicos en cualquiera de las situaciones anteriores será sancionado.

19.7 Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar a su seguridad o cuestionar su conformidad o que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos, que señalarán a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera, la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto (no conforme por motivos técnicos o de seguridad) se dirigirán a su box o al parque cerrado según proceda.

19.8 El Director de Carrera y/o de Competición podrá requerir de los Comisarios Deportivos la solicitud de verificación de cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente.

19.9 Inmediatamente después de la llegada de los entrenamientos oficiales y de cada una de las carreras, todos los vehículos irán directamente al Parque Cerrado por la vía más rápida.

19.10 Las verificaciones técnicas de oficio serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el parque cerrado y los únicos autorizados para dar instrucciones a los competidores.

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

19.12 Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un vehículo con el fin de controlarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del competidor o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del competidor o su representante durante el acto (debidamente anunciado) de verificación de una pieza retenida, no podrá formularse protesta alguna referida al origen de las piezas retenidas.

19.13 Los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición de los otros competidores. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

19.14 Todos los vehículos podrán ser controlados tras los entrenamientos cronometrados oficiales o cualquier otra manga con relación a su peso.

19.15 Los competidores aceptan que para las verificaciones de oficio no se les reconozca ninguna compensación económica, incluso en el caso de resultar aquella favorable.

19.16 Si un competidor que fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintará, si ha lugar, el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.

19.17 Todos los lastres que lleve el vehículo deberán ser declarados en el acto de verificación y precintados por los Comisarios Técnicos. Los lastres no declarados no podrán ser tenidos en cuenta en los procedimientos de pesaje realizados durante la prueba.

19.18 Pasaporte Técnico: Cada vehículo llevara asociado un Pasaporte Técnico cuya conservación es responsabilidad del competidor. Este documento deberá presentarse en las verificaciones de cada una de las pruebas y cada vez que sea requerido por los comisarios.

19.19 El control fonométrico para la verificación del cumplimiento del límite de ruido, podrá ser realizado bajo el control de los comisarios en cualquier momento de la prueba.

ARTÍCULO 20. NEUMÁTICOS.

20.1 La utilización en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia está prohibida durante los entrenamientos oficiales y la carrera

20.2 Toda modificación o tratamiento, como rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido.

20.3 Corresponde al Director de Carrera y/o Competición, y sólo a ellos, juzgar si la pista está húmeda o mojada y, en este segundo caso, la decisión se comunicará a todos los competidores lo más rápidamente posible.

20.4 Cuando se haya determinado por el Director de Carrera y/o Competición condiciones de pista mojada, la utilización de neumáticos (de seco o de agua) es libre.

20.5 Cuando un vehículo salga a pista con neumáticos de lluvia deberá llevar encendida la luz trasera de posición. Este hecho será comprobado por los Comisarios Técnicos a la salida del pit-lane.

20.6 Cualquier tipo de anomalía detectada se notificará a los Comisarios Deportivos.

20.7 Está prohibido el uso y/o mera presencia de calentadores de ruedas o de cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de los mismos, durante toda la duración de la prueba.

20.8 No hay limitación en el número de neumáticos a usar durante una prueba.

ARTÍCULO 21. PESO DEL VEHÍCULO. PROCEDIMIENTO.

21.1 Durante toda la prueba, deberá respetarse el peso mínimo del vehículo.

21.2 Se entiende por peso mínimo del vehículo, lo dispuesto en el art. 254 anexo J (peso del vehículo con todos los depósitos de líquidos de lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, al nivel normal de funcionamiento, excepto los depósitos de lava parabrisas o faros, sistemas de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua, que estarán vacíos). Este peso deberá respetarse en cualquier circunstancia y momento, durante los entrenamientos y carreras.

21.3 La báscula oficial será la del Comité Organizador (o en su defecto, la designada por la FARMU) y esta será la única, cuyas mediciones se considerarán válidas, siendo inapelables.

21.4 Se admite una tolerancia de peso de **3 K** No obstante, se recomienda a los competidores que ajusten el peso de sus vehículos con los depósitos de combustibles vacíos.

21.5 Una vez finalizadas la sesión de entrenamientos cronometrados y carreras, los vehículos deben de tener un mínimo de 4 L de combustible en el depósito a la entrada del parque cerrado, para posibles tomas de muestras por parte de los Comisarios Técnicos.

21.6 El pesaje tendrá lugar bajo el control de los Comisarios Técnicos, con el motor apagado.

21.7 Si el peso fuera menor que el especificado en el Reglamento Técnico, el competidor será sancionado, excepto si la deficiencia en el peso fuera debida a una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

21.8 Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos descritos anteriormente sean llevados a cabo con la mayor brevedad.

21.9 Si existiera irregularidad en el peso, los verificadores entregarán por escrito al piloto, terminada la operación, el resultado de dicho pesaje, la hora y fecha en el que tenga lugar.

21.10 El vehículo que no sea capaz de alcanzar el emplazamiento de pesaje por sus propios medios, será colocado bajo el cuidado exclusivo de los Comisarios de Pista y Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevarán el vehículo a la báscula, donde será sometido al procedimiento antes descrito.

21.11 Ningún material o sustancia sólida, líquida o gaseosa podrá añadirse o retirarse del vehículo o el piloto, antes o durante el pesaje.

21.12 Después de la carrera

Cuando los Comisarios Deportivos así lo decidan, todo vehículo designado que cruce la línea de llegada irá, por la ruta más directa (y sin la intervención o ayuda de nadie que no sea, en caso de necesidad, los comisarios), al lugar de pesaje, donde el vehículo será pesado, según la decisión de los Comisarios Deportivos, con el motor apagado, sin el piloto ni su indumentaria y ninguna sustancia material o de ninguna naturaleza podrá ser añadida, puesta o retirada del vehículo, entre el tiempo en que cruza la línea de llegada y el término del pesaje.

Cualquier vehículo designado por los Comisarios Deportivos que sea incapaz de cruzar la línea y/o alcanzar el Parque Cerrado por sus propios medios, será colocado bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista y los Comisarios Técnicos, quienes, en cuanto sea posible, llevarán el vehículo al Parque Cerrado, donde será pesado de la forma mencionada.

ARTÍCULO 22. CÁMARAS DE FILMACIÓN.

Queda sujeto a lo previsto en las Prescripciones Generales de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Murcia.

ARTÍCULO 23. ZONA DE DESACELERACIÓN.

23.1 Se considera que la zona de desaceleración forma parte del área de boxes.

23.2 En el curso de los entrenamientos y la carrera, solamente estará autorizado el acceso al pit-lane por la zona de desaceleración.

23.3 Cualquier conductor que tenga intención de dejar la pista o de volver a su box o a la zona de paddock deberá manifestarlo con la antelación suficiente y asegurarse de poderlo hacer sin peligro.

23.4 Salvo en caso de fuerza mayor, y por decisión única de los comisarios, está prohibido traspasar en cualquier sentido la línea de separación entre la zona de desaceleración y la pista.

ARTÍCULO 24. PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES.

24.1 Con el fin de evitar cualquier duda, el pit-lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el pit-lane se denomina "vía rápida". La vía más próxima a los boxes se denomina "vía interior".

24.2 La única zona donde está permitido trabajar en los vehículos es la "vía interior".

24.3 Todo vehículo que se encuentre en la "vía rápida" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha, incluso si el vehículo está siendo empujado.

24.4 Los competidores no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del pit-lane. Se sancionará con una multa el incumplimiento de esta norma.

24.5 Si algún material ha sido dejado por descuido en la "vía rápida" debe ser retirado inmediatamente.

24.6 La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona del pit lane que se encuentre frente al Box asignado a cada participante.

24.7 En ningún caso un piloto puede dar marcha atrás en la zona de pit-lane o saliendo de su box, salvo si es empujado. Así, si un piloto sobrepasa su box antes de haberse parado, no puede volver al mismo nada más que siendo empujado.

24.8 En un Prueba de varias pruebas, los competidores no pueden utilizar el pit-lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del Director de Carrera y/o Competición. Si un vehículo es autorizado a moverse por el pit-lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y con el motor parado.

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

24.10 Todos los boxes de equipos participantes en las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados o las carreras deberán mantener abiertas sus puertas durante la duración de las mismas. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de pit-lane.

24.11 Durante los entrenamientos oficiales cronometrados y carreras, los vehículos podrán recibir asistencia en el interior de su box hasta el momento en que salgan por primera vez del mismo.

24.12 A partir de ese momento, todas las operaciones de reparación y mantenimiento que se realicen en los vehículos deberán hacerse en la "vía interior".

24.13 Después de las sesiones de entrenamientos oficiales o carrera los vehículos ingresarán obligatoriamente en el parque cerrado, incluso si han acabado antes sus entrenamientos o han abandonado por cualquier motivo antes del final de la carrera, salvo indicaciones expresas de los comisarios.

ARTÍCULO 25. BRIEFING.

25.1 En cada prueba se deberá realizar un briefing. Todos los competidores (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba, deberán estar presentes durante todo el briefing y firmar la hoja de asistencia.

25.2 Los competidores son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al briefing.

25.3 El Director de Carrera y/o el Director de Competición serán los responsables de llevarlo a cabo.

25.4 Antes de empezar el briefing, cada piloto y competidor (o representante nombrado) recibirá un documento escrito en el que obligatoriamente se incluirán los siguientes aspectos:

- Longitud del circuito.
- Curvas identificadas por números.
- Línea SC1.
- Línea SC2.
- Línea bandera roja.
- Punto hasta donde está permitido el final de zigzag durante la vuelta de formación.
- Ubicación de la parrilla. Ubicación de la pole position. Ubicación de línea de llegada y cronometraje.
- Ubicación punto final del zigzag durante la vuelta de formación.
- Ubicación zona de sanción de stop&go.
- Ubicación del semáforo de Salida.
- Ubicación del parque cerrado.
- Ubicación de las verificaciones técnicas finales.
- Ubicación de Dirección de Carrera, Comisarios Deportivos y Secretaría.
- Plano del circuito.
- Horarios definitivos.

25.5 En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial de la prueba (reglamentos, horarios, complementos, etc.), siempre prevalecerán éstos.

25.6 Los Comisarios Deportivos convocarán al competidor y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing, así como comunicarle la sanción correspondiente.

ARTÍCULO 26. ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS OFICIALES.

26.1 Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los boxes, en la pista como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante la carrera.

26.2 Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos cronometrados oficiales y haber realizado un tiempo que le clasifique, excepto por autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

26.3 Durante los entrenamientos, un semáforo rojo / verde estará colocado a la salida del pit-lane. Los vehículos solo podrán salir del pit-lane cuando el semáforo verde esté encendido. Además, una bandera azul, o un semáforo azul intermitente, será mostrado a la salida de los boxes con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen si otros vehículos se aproximan por la pista.

26.4 Cualquier infracción cometida por un piloto o su competidor durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

26.5 Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba dada, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación por razones de causa mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

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

26.6 Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos durante los entrenamientos está prohibido. El tiempo para la sesión de entrenamientos cronometrados vendrá reflejado en el horario de la prueba.

26.7 Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida.

26.8 Corresponde al Director de Competición y/o al Director de Carrera, y sólo a ellos, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos, y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase PISTA MOJADA a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista. Desde ese momento, todos los pilotos deberán llevar encendidas las luces de posición establecidas en sus Reglamentos, en el caso de Turismos y la luz trasera en el caso de monoplasas.

26.9 Otra normativa aplicable:

Si por causas de fuerza mayor, así entendidas por el Colegio de Comisarios Deportivos, un equipo no pudiera tomar parte en la tanda de entrenamientos cronometrados oficiales, este tomara la salida en la carrera en último lugar.

Si hubiera más de un equipo en estas circunstancias, su orden en la parrilla de salida será determinado por el tiempo obtenido en la otra tanda de entrenamientos.

ARTÍCULO 27. INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS.

27.1 Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos a causa de una obstrucción de la pista por un accidente, o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de pit-lane.

27.2 La decisión de parar los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

27.3 El Director de Competición o de Carrera, podrá interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo, como él crea necesario, para despejar la pista o permitir la retirada de un vehículo.

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

27.5 Solo en los casos de entrenamientos libres u oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho periodo después de una interrupción de este tipo.

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

27.7 Cuando la señal de interrupción sea dada, mediante bandera roja, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresaran lentamente a los boxes, estando prohibido adelantar. Todos los participantes deben tener en cuenta que vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.

27.8 El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente. Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable.

Los vehículos que hayan quedado abandonados en el circuito serán recuperados y transportados al paddock para ser entregados a los equipos.

En un incidente que no se requiera que se pare la sesión de entrenamientos, cuando el Director de Competición o de Carrera o sus adjuntos lo consideren oportuno, podrán declarar la sesión neutralizada y aplicar entonces el procedimiento de "sesión neutralizada (Full Yellow)", descrito en el Art. 29.6 del RDC (Anuario R.F.E. de A.) en Circuito 2019.

ARTÍCULO 28. WARM UP

28.1 Se podrá programar, en función del programa de la prueba, una sesión de entrenamientos oficiales no clasificatorios el día de la carrera (warm up), con una duración mínima de 10 minutos.

28.2 En estos entrenamientos, únicamente podrán participar los vehículos autorizados a tomar la salida.

28.3 Si la pista está seca durante toda la duración de los entrenamientos y se vuelve mojada (o viceversa) tras la finalización del warm up, el Director de Carrera podrá autorizar, a su exclusivo criterio, una nueva sesión de 15 minutos.

ARTÍCULO 29. PARRILLA DE SALIDA.

29.1 La parrilla de salida, salvo lo contemplado en otros reglamentos particulares, se elaborará de la siguiente manera: **Cuando existan 2 sesiones** de entrenamientos cronometrados, la primera tanda de entrenamientos cronometrados oficiales servirá para determinar el orden de salida de la primera carrera, y la segunda tanda –si la hubiera- para la segunda. De no ser así, cuando exista **una sola sesión** de entrenamientos cronometrados y dos carreras, la parrilla de la primera carrera lo será con los mejores tiempos de la sesión de entrenamientos y para la segunda carrera lo será con el segundo mejor tiempo de la sesión de entrenamientos cronometrados.

29.2 En caso de empate en tiempos, la prioridad será otorgada el que lo haya obtenido primero.

29.3 En caso de que se celebre una sola carrera, la parrilla de salida será publicada el día de la carrera una hora antes de la hora oficial de salida de la prueba.

29.4 En el caso de que se celebren dos carreras la segunda parrilla será publicada 30 min.
antes de la hora oficial de salida.

29.5 Todo participante que por circunstancias mecánicas no pueda tomar parte en la carrera, deberá comunicarlo al Director de Carrera para proceder a la modificación de la parrilla, por escrito, rellenando el documento que le proporcionará el organizador, antes de su hora oficial de publicación y admitir, en el caso de que hubiera vehículos de reserva, tantos vehículos, como participantes hayan abandonado, que serán admitidos en los últimos puestos de parrilla.

29.6 Una vez publicada la parrilla, los puestos que queden libres por cualquier motivo no podrán ser ocupados por otro participante. Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera será sancionado.

29.7 Una vez publicada la parrilla, esta no podrá ser modificada salvo causas de fuerza mayor,
con la debida publicidad.

29.8 El acceso a la parrilla finalizará tres (3) minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera (bandera verde).

29.9 Cualquier vehículo que en este momento no haya accedido a la parrilla, no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá desde el pit-lane.

29.10 Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 7 metros en sentido longitudinal.

29.11 Si en una prueba del Campeonato de Murcia de Turismos la parrilla es excesivamente escasa,
los Comisarios Deportivos en colaboración con el Director de Carrera, podrán acordar la unificación con otras categorías del Cto. de Circuitos, aunque manteniéndose diferentes clasificaciones scratch y premios.

ARTÍCULO 30. PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

30.1 Salvo disposición en contra según el procedimiento de salida en los Campeonatos de Murcia estará previsto SALIDA PARADA. Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos.

Una vez situado el vehículo en su lugar correspondiente de la Parrilla de Salida, se deberá apagar el motor antes de comenzar el procedimiento de Salida.

Para la señalización del puesto de salida de parrilla, el Organizador proporcionará un “dorsal vertical” que un miembro del equipo tendrá que tener visible en la línea del cajón de salida que le corresponda a su piloto. También se le mostrará a su piloto desde el muro de boxes tras la vuelta de formación, retirando el mismo una vez colocado el vehículo en el cajón de salida.

El equipo será el responsable del mantenimiento de este dorsal.

Dependiendo de cada circuito, el procedimiento de salida podrá ser con paneles o con luces. Los participantes serán informados del procedimiento de salida en el briefing. Los carteles de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, deberán de ir acompañados por una señal sonora, que garantice que sea oído por el último participante.

30.2 Todo el procedimiento de salida, inicio de vuelta de formación, carrera, neutralización, salida retarda, vuelta de formación adicional, suspensión de la carrera y reanudación de la misma, se hará conforme a lo previsto en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito (arts. 31 a 38).

30.3 La alteración del procedimiento de salida en alguno de los campeonatos que comprende este reglamento puede ser alterado. De ser así, estará expresado en el reglamento específico de cada

campeonato o copa.

ARTÍCULO 31. PARQUE CERRADO.

Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la(s) carrera(s), todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

31.1 Los Comisarios Deportivos, podrán eximir a los pilotos de entrar en el Parque Cerrado de la primera carrera, dependiendo del programa horario previsto.

31.2 Sólo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

31.3 El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos y/o carrera, se producirá en el momento en que se muestre por primera vez la bandera a cuadros. En ese momento, cualquier vehículo que se encuentre en pit-lane efectuando alguna reparación u otra operación cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo al Parque Cerrado.

31.4 El reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la línea de llegada y la entrada del Parque Cerrado.

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

31.6 Tras finalizar la sesión de entrenamientos cronometrados y la primera carrera, todos los vehículos se dirigirán al Parque Cerrado, salvo disposición en contrario autorizada por los Comisarios Deportivos y el competidor pondrá a disposición de los Comisarios Técnicos, un mecánico del equipo para eventuales verificaciones técnicas.

31.7 En el caso de que se decidiese que el Parque Cerrado fuese en el box correspondiente a cada participante, estos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los comisarios. El interior del box deberá ser visible, durante este tiempo, desde la zona de pit-lane.

31.8 Para garantizar el cumplimiento del régimen de parque cerrado los vehículos serán precintados por los Comisarios Técnicos, si procede, siendo responsabilidad de los competidores este cumplimiento.

31.9 Si después de la celebración de la sesión de entrenamientos cronometrados oficiales o entre la primera y la segunda sesión (si se programaran dos) algún competidor necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para reparar su vehículo deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quien deberá autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación que hubiera obtenido y saldrá en último lugar de la parrilla de salida correspondiente.

31.10 Cualquier competidor que no se haya clasificado en la primera carrera podrá solicitar a

los Comisarios Deportivos no respetar

el tiempo de Parque Cerrado entre la primera y segunda carrera para reparar su vehículo.

En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar en su vehículo,

manteniendo su posición en la parrilla de salida de la segunda carrera.

31.11 Si después de la celebración de la primera carrera algún competidor necesitara levantar la situación de Parque Cerrado para poder reparar su vehículo, deberá solicitarlo por escrito al Colegio de Comisarios Deportivos quienes deberán autorizarlo, perdiendo en este caso la clasificación en la primera carrera, así como primas y premios si los hubiera.

31.12 En caso de incurrir más de un vehículo en esta circunstancia, su orden al final de la parrilla de salida respetará el orden de la clasificación de la segunda sesión de entrenamientos cronometrados oficiales, más una penalización. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada competidor deberá tener, como mínimo, un mecánico preparado junto al acceso del mismo, por si es necesaria su intervención y para facilitar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

31.13 Cualquier vehículo que haya participado tanto en entrenamiento oficiales como en carrera, deberá de asistir al parque cerrado en el momento de finalizar su sección, independientemente del tiempo transcurrido o del número de vueltas que haya dado, aunque aún no haya finalizado la sección de entrenamientos o carrera.

ARTÍCULO 32. NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR

En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este

vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.

Al inicio de cada carrera entre 3 y 5 minutos antes de la apertura del Pit Lane, el Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de 5 minutos. En este momento (excepto en caso de salida neutralizada tras Safety Car) dará una vuelta completa al circuito y entrará al Pit Lane, colocándose en la posición prevista para la carrera.

El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de Competición y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, y las luces ámbar del semáforo se encenderán en la línea, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.

El Safety Car se incorporará a pista desde el final de Pit Lane con sus luces rotativas naranjas iluminadas independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera en ese momento.

Todos los vehículos de competición formarán en línea detrás del Safety Car manteniendo entre ellos una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. El adelantamiento está prohibido hasta que los vehículos pasen la línea (línea de cronometraje) una vez el Safety Car haya vuelto a Pit Lane.

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

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

Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen el convoy de vehículos que circulan tras el Safety Car.

El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él.

Mientras el Safety Car está operando en pista, los vehículos de competición pueden entrar en Pit Lane, pero sólo pueden reincorporarse a pista cuando la luz verde del semáforo de final de Pit Lane esté encendida. La luz verde siempre estará encendida excepto cuando el Safety Car y la fila de vehículos que le siguen estén a punto de pasar o pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista deberá proceder a una velocidad apropiada hasta que alcance el final de la fila de vehículos situados tras el Safety Car.

Bajo ciertas circunstancias el Director de Carrera puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane. En estos casos, y con las luces amarillas encendidas, todos los vehículos le deberán seguir al Pit Lane sin adelantamientos. Cualquier vehículo que entre en el Pit lane bajo estas circunstancias puede pararse en su área de boxes destinada.

El puesto de señalización anterior a la entrada de Pit Lane mostrará, además de la señalización prevista durante el procedimiento de Safety Car, carteles informativos al convoy indicando que el Safety Car y el convoy pasarán por Pit Lane. **“SC POR PIT LANE”**

Cuando el Director de Carretera ordene retirarse al Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo.

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

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes o bandera verde en la línea. Las banderas verdes se desplegarán hasta que el último vehículo haya pasado por la Línea.

El adelantamiento permanece estrictamente prohibido entre vehículos participantes hasta que estos pasen por la línea de cronometraje.

Cada vuelta completada mientras el Safety Car esté en la pista será contada como vuelta de carrera.

Si la carrera finaliza mientras el Safety Car está en pista, entrará al Pit Lane al final de la última vuelta y los vehículos tomarán la bandera a cuadros de forma normal sin adelantarse.

En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto. Esta será la señal a los pilotos que la carrera se iniciará detrás del Safety Car. Cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos siguiéndole en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes de vehículo. No habrá vuelta de formación y la carrera empezará cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida o se muestre la bandera verde.

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

Cualquier piloto que se retrase abandonando la parrilla no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de vehículos haya cruzado la línea de salida, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car. Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

ARTICULO 32. SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

Si fuera necesario suspender la carrera porque el circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Competición/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces rojas en la línea.

Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en una línea en el lado en que se encuentre la pole position, apagando el motor.

El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 5 minutos al tiempo máximo de carrera.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros

autorizados de los equipos.

Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización de Drive Trough a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida.

Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización.

— Todos los vehículos que se encuentren en el Pit Lane serán autorizados a salir del Pit Lane una vez que la carrera se haya reanudado, pero aquellos vehículos que se encontraran en la entrada del Pit Lane o en Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrán antes que los demás. Aparte de lo anterior, cualquier vehículo que intente reanudar la carrera desde el Pit Lane podrá hacerlo en el orden en que llegaron al mismo por sus propios medios, a menos que otro vehículo fuera indebidamente retrasado.

ARTICULO 33. REANUDACIÓN DE LA CARRERA

El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por otro medio de información. En todos los casos se comunicará como mínimo con 5 minutos de antelación.

Se mostrarán señales de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.

Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas y el vehículo debe estar en el suelo. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas o el vehículo no esté en el suelo cuando se muestre el panel de 3 minutos será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

En estos casos, un oficial con una bandera amarilla impedirá que el vehículo (o vehículos) abandone(n) la parrilla hasta que todos los que estén autorizados a hacerlo hayan cruzado la línea roja.

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

Cuando se de la señal de 1 minuto, los motores deberán encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la parrilla antes de la señal de 15 segundos, llevándose todo el material de trabajo con ellos.

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

En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) afectado(s) para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos.

La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida.

El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que los vehículos de competición no se encuentren alineados detrás de él, haya aún personal de los equipos sin abandonar completamente la zona de parrilla o haya ocurrido cualquier otro incidente que necesite de otra intervención.

Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla y todos los vehículos lo seguirán en el orden en el que estaban parados en la línea roja y con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.

Inmediatamente después de que el último vehículo tras el Safety Car haya pasado a la altura de la salida del Pit Lane, las luces de salida de Pit Lane pasarán a verde permitiendo que los coches que estuviesen en el Pit Lane se incorporen a pista y se añadan a la fila tras el Safety Car.

Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

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

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

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

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante

innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

Si una carrera no puede ser reanudada, esta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

Si una carrera se interrumpe y no puede ser reanudada no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

ARTÍCULO 34. CLASIFICACIÓN.

34.1 El vehículo clasificado primero será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea de meta.

34.2 Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 minutos para realizar su última vuelta, esta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia cubierta por dicho vehículo.

34.3 Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido **al menos el 75%** (salvo disposición en contrario en alguno de los reglamentos específicos de los Campeonatos o Copas incluidos en este reglamento) del número de vueltas realizado por el vencedor de su Categoría (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la línea de meta después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

34.4 La clasificación provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la carrera, será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código o Reglamento Deportivo.

34.5 Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 minutos) sin haberse presentado ninguna o inmediatamente después de resueltas las reclamaciones presentadas sin que ningún competidor haya presentado intención de apelación, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del parque cerrado.

34.6 Si por el contrario, transcurrido ese tiempo de 30 minutos, no pudiera firmarse la clasificación oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran ser afectados, los motivos por los cuales está pendiente la citada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

34.7 En cualquiera de los casos, la clasificación provisional de la primera carrera será definitiva cuando sea definitiva la clasificación oficial de la segunda carrera.

34.8 En caso de haberse presentado una intención de apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, gasolina, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

ARTÍCULO 35. RECLAMACIONES.

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Artículo 13 del C.D.I.

ARTÍCULO 36. APELACIÓN.

Conforme a lo establecido en el Artículo 14 del C.D.I., todo competidor tiene el derecho de apelar las decisiones de los Comisarios Deportivos de una prueba en la forma y plazos establecidos en el citado capítulo.

ARTÍCULO 37. CEREMONIA DE PODIUM.

37.1 En cada una de las carreras de cada prueba, se efectuará un reparto de trofeos, dicha entrega se realizará al finalizar cada manga de Carreras.

37.2 En el reglamento específico de cada Campeonato o Copa, irán especificados los trofeos a repartir en cada prueba.

37.3 Los deportistas que se hayan hecho acreedores de un trofeo, deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el podium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

37.4 Está prohibido el acceso al podium de personas ajenas a la ceremonia, incluidas azafatas, menores de edad, familiares o personas identificadas con marcas comerciales que no sean estrictamente las pertenecientes al patrocinador o patrocinadores del propio campeonato.

ARTÍCULO 38. RUEDA DE PRENSA.

38.1 La organización del campeonato podrá convocar una rueda de prensa, a la cual deberán asistir los tres primeros pilotos clasificados y el primero de cada categoría, en cada una de las carreras. Su asistencia será obligatoria, salvo justificación comprobada y evidente y se celebrará inmediatamente después de finalizar la 2ª carrera y su ceremonia de podium. Si ésta se convocara, en su momento oportuno se publicará una nota en el tablón oficial de anuncios.

38.2 En todo caso, si se convocase esta rueda de prensa, debe evitarse hacer ninguna declaración previa antes de dicho acto, en deferencia a todos los medios de información.

ARTÍCULO 39 CONTROLES MÉDICOS Y DE ALCOHOLEMIA

Se realizarán según las PPCC

La FARMU designará a un oficial responsable para dicha función.

ARTÍCULO 40 INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

Cualquier aclaración al presente reglamento deberá ser solicitada al comité organizador del campeonato, a quien compete resolver las dudas planteadas.

ARTÍCULO 41. PUNTUACIÓN EN CADA PRUEBA, CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO Y RESULTADOS A RETENER.

41.1 DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS POR CARRERA

Para todas las categorías y trofeos y por carrera disputada se establece el siguiente sistema de puntos:

PT = Posición

POSICIÓN.- Para la asignación de puntos por POSICIÓN, según el siguiente cuadro:

- 1ª posición - 20 puntos
- 2ª posición - 17 puntos
- 3ª posición - 15 puntos
- 4ª posición - 14 puntos
- 5ª posición - 13 puntos...

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

A los pilotos no clasificados o excluidos se les adjudicará 0 puntos.

La vuelta rápida en los entrenos oficiales cronometrados se asignará un punto extra.

En cada una de las carreras se asignará un punto extra al piloto que consiga la vuelta rápida en carrera

41.2 Clasificación final del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.

Para poder clasificarse para el Campeonato, un piloto debe de haber participado al menos en el 50% más UNA de las pruebas celebradas. No se considerará participación si no ha tomado la salida en el Warm Up, entrenos Cronometrados o alguna manga de carrera.

41.2.1 En todas las pruebas puntuaran todos los pilotos con licencia MU y los de otras CCAA que estén inscritos al Campeonato completo o según las PPCC, excepto a partir de la 2ª 3ª prueba, en la que no puntuaran ni bloquearan aquellos que no tengan opciones al campeonato por no poder cumplir más del 50 % de participaciones sumando las pruebas que quedan.

41.2.2 A los pilotos que cumplan lo especificado en el párrafo anterior, se le adjudicaran los puntos correspondientes en cada carrera mientras tengan opciones al campeonato, no quitándolos de la clasificación, aunque no cumplan el mínimo de pruebas para clasificarse para el campeonato.

Al final del campeonato:

Si se han realizado 4 pruebas o más, se descontarán los dos peores resultados de DOS carreras (de cualquiera de las pruebas realizadas por el competidor o incluso en las que no haya competido), incluido los puntos obtenidos extras en esas carreras.

Si se han realizado 3 pruebas o menos, se descontará el peor resultado de UNA carrera (de cualquiera de las pruebas realizadas por el competidor o incluso en las que no haya

competido), incluido los puntos obtenidos extras en esas carreras.

La NO asistencia a cualquiera de las carreras obtendrá 0 puntos.

La DESCALIFICACIÓN serán resultados a retener, por lo tanto, no se podrán descontar.

Se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones.

41.3. CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS.

El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Murcia será concedido al PILOTO que haya conseguido el mayor número de puntos en casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la que primero emerja de la aplicación del siguiente proceso:

Según la calidad de los puestos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) obtenidos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.

Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de todas las Carreras puntuables para el Certamen, en las cuales haya tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.

Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en todas las Mangas Clasificadoras realizadas en las pruebas puntuables para el Certamen.

Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados en las pruebas puntuables para el Certamen.

Si persiste el empate, el que obtuviera el mejor puesto en la 1ª, 2ª, 3ª carrera, aunque alguno de ellos no hubiese asistido.

ARTÍCULO 42. TROFEOS POR CARRERA

Los trofeos (mínimos) a repartir se distribuirán de la siguiente forma en cada carrera:

42.1 CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS - TURISMOS y SUPERTURISMOS

GENERAL POR CLASES	
1º	Trofeo
2º	Trofeo
3º	Trofeo

Estos trofeos POR CLASES serán entregados en caso de que la parrilla de salida de carrera este compuesta por un mínimo de 5 participantes DE LA MISMA CLASE, si fuese una parrilla menor

GENERAL POR CLASES	
---------------------------	--

sería el siguiente.

1º	Trofeo
-----------	---------------

42.2 CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITOS - FORMULA MIX

SCRATCH	
1º	Trofeo
2º	Trofeo
3º	Trofeo

Estos trofeos serán entregados en caso de que la parrilla de salida de carrera este compuesta por un mínimo de 5 participantes, si fuese una parrilla menor sería el siguiente.

1º

Trofeo

42.3 CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO - CLÁSICOS

SCRATCH	
1º	Trofeo
2º	Trofeo
3º	Trofeo

42.4 OTROS.

A la entrega de Trofeos, el piloto se deberá de presentar obligatoriamente con la vestimenta correctamente colocada (mono o indumentaria de su equipo) de no presentarse en perfectas condiciones, no se le permitirá subir al pódium y perderá los trofeos que le hubiesen correspondido además de aplicársele una sanción por parte de los Comisarios Deportivos.

La entrega de trofeos de cada carrera se realizará una vez finalizada cada manga de carreras con la clasificación provisional de la misma.

ARTICULO 43. TROFEOS FINAL DE TEMPORADA.

43.1 CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO.

Para la clasificación final de este Campeonato los premios serán:

43.2 TROFEOS DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO.

La FARMU, organiza para la presente temporada los Trofeos de Murcia de velocidad en circuitos para conductores que participen con vehículos de las distintas clases incluidas en el Anexo II de vehículos admitidos. Estos Trofeos se resolverán basándose en la clasificación por clase de cada carrera:

Por cada uno de los Trofeos, los premios serán:

1º CLASIFICADO	TROFEO
-----------------------	---------------

ANEXO 1 PENALIZACIONES
REGLAMENTO GENERAL DE CIRCUITOS

ART.	MOTIVO	PENALIZACIÓN
4.3	No tener la licencia de asistencia.	No concesión de los pases del certamen.
4.3	Actuar sin licencia de asistencia.	A criterio de los CCDD
6.1	No llevar pase o acreditación reglamentada o en su defecto no visible algún miembro del equipo	A criterio de los CCDD
10.1	No respetar las normas y colocación del nombre, número y distintivos.	No autorizado a tomar la salida a entrenamientos o carrera.
10.3	No tener el nombre del piloto colocado en el vehículo según normativa.	A criterio de los CCDD
10.4	No tener colocados los números de competición al iniciar las verificaciones técnicas.	No poder realizar las verificaciones técnicas.
13.3	No advertirse de los comunicados de los Comisarios Deportivos.	A criterio de los CCDD
13.4	No estar localizable durante la prueba.	Multa de 100 €
13.7	No respetar las banderas y señales previstas en el CDI o hacerlo con dilación.	A criterio de los CCDD.
13.8	Adelantar con Bandera Amarilla.	A criterio CCDD.
13.9	No cumplir reglamentación bandera roja.	A criterio CCDD.
13.10	No acceder a la zona de Pit-Lane cuando se muestre la bandera negra de penalización en las siguientes dos vueltas.	Una vuelta más +10" Dos vueltas más +30" <u>A la tercera vuelta:</u> Mínimo 25 segundos pudiendo llegar a descalificación a criterio de Comisarios Deportivos; <u>A la cuarta vuelta:</u> Mínimo 35 segundos pudiendo llegar a descalificación a criterio de Comisarios Deportivos; <u>Posterior:</u> Descalificación
13.11	No acceder a la zona de Pit-Lane en la siguiente vuelta cuando se muestre una bandera negra con círculo rojo de avería mecánica	Descalificación de la manga
14	No respetar las sanciones impuestas por los Comisarios Deportivos	A criterio de los CCDD, pudiendo llegar a amonestación, penalización de tiempo, anulación de tiempos, perdidas de posición en parrilla de salida, penalización de 1 vuelta, multa en metálico o descalificación.
14.16d	Detenerse en su box cuando cumpla una penalización de stop&go.	Aumento de 10seg.
16.1	Utilización de sistemas de telemetría en Entrenamientos o carrera.	No autorizado a tomar la salida o anulación del resultado
16.5	Realizar los entrenamientos cronometrados sin transponder.	Salida en última posición en carrera
16.5	Realizar la carrera sin transponder.	Descalificación.
16.6	Pérdida o deterioro de los aparatos oficiales de cronometraje.	600 €
17.3	Estancia de vehículos particulares en la zona del Paddock reservada para el Campeonato	A criterio de los CCDD
17.4	Instalar estructuras no autorizadas.	A criterio de los CCDD
17.5	Estancia de personas no acreditadas en la zona interior del box durante Entrenamientos y carrera:	A criterio de los CCDD
17.7	Entrada de animales (responsabilidad del concursante)	50€

ANEXO I - PENALIZACIONES 2021

17.8	Menores de 16 años en el Pit Lane (responsable el concursante)	50€
17.9	Pintar líneas o marcas en Pit-Lane	Descalificación en carrera.
17.12	Instalación de medios en el interior del stand que puedan crear peligros adicionales	A criterio de los CCDD
18	Infracciones disciplina general de seguridad en entrenamientos oficiales	A criterio de los CCDD
18	Infracciones disciplina general de seguridad en carre carrera.	A criterio de los CCDD
18.2	No llevar todos los elementos de seguridad según Anexo 2 de las PCCCTA	No autorizado a tomar la salida.
18.3	Conducción en dirección contraria a la carrera.	Descalificación
18.4	No permanecer dentro de los límites de la pista en entrenamientos.	1ª vez: pérdida mejor tiempo 2ª vez: pérdida 2º mejor tiempo 3ª vez: pérdida 3º mejor tiempo Más veces: anulación de todos tiempos
18.4	No permanecer dentro límites de la pista en carrera.	1ª vez: Drive Through 2ª vez: Stop&Go 3ª vez: Descalificación
18.5	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida	Drive Through
18.5	Efectuar zig-zag en entrenamientos para calentamientos de neumáticos (en caso de entrañar peligro inminente para otros participantes podrá implicar la expulsión de la prueba, incluso si es la primera o segunda vez que se produce).	A criterio CC DD
18.6	Circular por el Pit-Lane a una velocidad superior a 60Km/h en entrenamientos o carrera	A criterios de los CC DD pudiendo llegar a la descalificación
18.8	Maniobras susceptibles de molestar a otros Pilotos.	Drive Through.
18.8	Conducción antideportiva	A criterio de los CC DD
18.9	No respetar Bandera Azul	No respetar Bandera Azul. A criterio de los CC DD pudiendo llegar a Drive Through.
18.10	No ceder el paso al ser alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta.	A criterio de los CC DD.
18.11	Obstrucción sistemática de la pista.	Drive through
18.11	Pararse deliberadamente o impedir la normal circulación de otros deportistas en entrenamientos o carrera	Anulación de todos los tiempos en entrenamientos y descalificación en carrera.
18.11	Cambiar de dirección más de una vez, para evitar ser adelantado.	A criterio de los CCDD pudiendo llegar a la Descalificación
18.13	Repetición de faltas o evidencia de falta de dominio o control del vehículo.	A criterio de los CC DD
18.14	No avisar convenientemente del abandono de la pista o realizar una maniobra que represente peligro.	A criterio de los CC DD
18.15	Recibir asistencia mecánica externa para ser rescatado en entrenamientos	Anulación de tiempos que los CCDD estimen oportuno y que, como mínimo serán los que pudiera hacer después del rescate.
18.15	Recibir asistencia mecánica externa para ser rescatado en carrera	Descalificación

ANEXO I - PENALIZACIONES 2021

18.17	Reparación de un vehículo fuera del lugar autorizado o por personal no autorizado	A criterio de los CC DD.
18.18	Colocar o sacar del vehículo cualquier material sólido, líquido o gaseoso.	Anulación de tiempos en entrenamientos y Descalificación en carrera.
18.20	Utilización de un medio de arranque externo fuera de los Boxes o de la parrilla o en parque de Handicaps.	Anulación de tiempos en entrenamientos y Descalificación en carrera.
18.20	Empujar un vehículo para cruzar así la línea de llegada o para arrancarlo en la Pista, Pit-Lane o parque de Handicaps.	Anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en carrera
18.22	No dejar el vehículo en punto muerto y con el volante en su lugar	A Criterio de los CC DD
18.23	Salir del Pit-Lane traspasando la línea de separación de la pista en entrenamientos	A criterio de los CC DD
19.1	Pasar las verificaciones fuera del horario previsto sin autorización de los Comisarios Deportivos	Multa de 50€
19.5	Pasar la verificaciones fuera del horario previsto, previa autorización de los Comisarios Deportivos	Multa de 50€
19.7	No presentarse o no cumplir las indicaciones de los Comisarios Técnicos .	A criterio de los CCDD pudiendo llegar a la Descalificación
19.18	Falta del pasaporte técnico.	A criterio de los CCDD.
19.19	No cumplimiento normativa control fonométrico.	A criterio de los CCDD.
20.1	Utilizar neumáticos de lluvia no estando autorizado.	A criterio de los CCDD.
20.2	Utilización de neumáticos no conformes, modificados o tratados en entrenamientos oficiales.	Anulación de los tiempos de entrenamientos de la sesión que corresponda.
20.2	Utilización de neumáticos no conformes, modificados o tratados en carrera.	Descalificación en la carrera que corresponda.
20.3	Utilización de neumáticos de agua en entrenamientos oficiales sin autorización.	Anulación de tiempos en la sesión que corresponda
20.3	Utilización de neumáticos de agua en carrera sin autorización.	Descalificación de la carrera que corresponda.
20.5	No llevar encendida la luz trasera de posición en carrera mojada	Bandera negra avería mecánica, parada en Pit Lane para reparar
20.7	Usar calentadores de neumáticos o cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de los mismos.	Anulación de tiempos en entrenamientos y en carrera no autorizado a tomar la salida
21	Infracción de las disposiciones de pesaje en entrenamientos.	Anulación de tiempos.
21	Infracción de las disposiciones de pesaje en carrera.	Descalificación.
21.5	Reserva de combustible menor de 4 litros después de entrenamientos o carrera a la entrada del parque cerrado..	A criterio de los CC DD.
22	Infracción procedimiento cámaras de filmación.	A criterio de los CC DD.
23.2	No acceder al pit-lane por la zona de desaceleración.	Descalificación
23.4	Traspasar la línea de separación entre la zona de desaceleración y la pista en entrenamientos o carrera.	A criterio de los CC DD
24.2	Trabajar en el Pit-Lane fuera de la vía interior.	A criterio de los CC DD
24.3	Vehículo que se encuentre en la vía rápida sin el piloto en orden de marcha.	Descalificación
24.5	Material descuidado en la vía rápida.	A criterio de los CC DD

ANEXO I - PENALIZACIONES 2021

24.6	Situación de los miembros del equipo en zona diferente a la que se encuentra frente a su Box en entrenamientos o carrera.	A criterio de los CC DD.
24.7	Volver a su Box una vez rebasado el mismo con la marcha atrás (sin ser empujado).	A criterio de los CC DD
24.8	Utilización del pit-lane en pruebas distintas a la suya:	A criterio de los CC DD
24.8	Circular con motor en marcha o en sentido contrario.	Descalificación.
24.9	Abastecer de aceite durante entrenamientos o carrera.	Anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en carrera.
24.12	Durante entrenamientos cronometrados y carrera, realizar reparaciones fuera de la vía interior.	A criterio de los CC DD
24.13	Volver a entrar en el box durante entrenamientos o carrera antes devolver del Parque cerrado.	Anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en carrera
25.1	No asistir al briefing	50€
26.3	Salir del Pit-Lane en los entrenamientos con semáforo rojo	A criterio de los CC DD
26.6	Efectuar maniobras de zig zag para calentamiento de neumáticos durante los entrenamientos.	A criterio de los CC DD
26.8	No llevar las luces de posición, desde el momento que se declare CARRERA MOJADA	A criterio de los CC DD
27.7	Adelantar con bandera roja	A criterio de los CC DD
27.8	Adelantar con procedimiento Full Yellow	A criterio de los CC DD
29.6	Retirarse del meeting sin notificación previa al Director de Carrera.	Anulación de los resultados obtenidos
29.8	No acceder a la parrilla antes del panel de 3 minutos.	Salida desde el Pit-Lane.
30.2	Permanecer en los Boxes cuando se enciende el semáforo rojo en la salida del Pit-lane.	Salida desde el Pit-Lane.
30.2	Montar ruedas en parrilla de salida después del panel de 3 min.	Drive Through
30.2	No abandonar las asistencias la parrilla de salida después del panel de 1 min.	A criterio de los CC DD
30.2	Realizar operaciones de ayuda mecánica exterior después del panel de 1 min.	Drive through.
30.2	Infracciones a las condiciones establecidas en la vuelta de formación.	A criterio de los CC DD
30.2	Adelantar para recuperar la posición después de pasar el último vehículo la línea de salida o de cronometraje	Drive Through
30.2	Adelantamiento injustificado en la vuelta de formación.	Drive through.
30.2	Adelantar en vuelta de formación después de haber sido empujado el vehículo.	Drive through.
30.2	Situarse fuera de las marcas de la parrilla.	A criterio de los CC DD
30.2	Situarse fuera de las marcas de la parrilla con ventaja.	A criterio de los CC DD
30.2	Infracciones a lo establecido en el Procedimiento de salida.	A criterio de los CC DD
30.2	Infracciones a las disposiciones del procedimiento de salida.	A criterio de los CC DD
30.2	Realizar una falsa salida. (antes de la señal de partida) en todos los casos.	Drive Through
	Retrasarse del vehículo precedente a una	

30.2	distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos de la fila que sigue al vehículo de seguridad en una salida con este vehículo.	Drive through.
30.2	Salir del Pit-Lane con semáforo rojo.	Drive Through o 1 minuto del resultado
30.2	No respetar lo indicado en este artículo durante la vuelta de formación.	A criterio de los CC DD
31	No respetar reglamento de parque cerrado Al terminar los entrenos cronometrados.	Anulación de tiempos en entrenamientos.
31	No respetar reglamento de parque cerrado Al terminar la(s) carrera(s)	Descalificación en carrera.
31	No respetar la situación de parque cerrado después de la primera carrera para poder trabajar en el vehículo, con autorización.	Ultimo lugar en la parrilla de la segunda carrera y anulación del resultado de la primera carrera
31.2	Permanecer personas no autorizadas en Parque Cerrado (responsable el concursante)	A criterio de los CC DD
31.6	No tener dispuesto un mecánico para eventuales verificaciones en parque cerrado.	A criterio de los CC DD.
31.13	No acudir al parque cerrado inmediatamente, después de entrenamientos.	Anulación de tiempos en entrenamientos.
31.13	No presentarse en el parque cerrado inmediatamente después de la carrera.	Descalificación en carrera.

32	Adelantar en procedimiento de Safety Car	Descalificación en carrera.
32	Adelantar a un vehículo antes de pasar por la línea de cronometraje después del fin de neutralización con SC.	Drive Through
32	Salir de Pit-Lane con semáforo rojo durante SC	Drive Through o 1 minuto del resultado
33	Adelantar con bandera Roja	A criterio de los CC DD
33	Salir de Pit-Lane con proceso bandera roja y semáforo rojo en Pit Lane	Drive Through o 1 minuto del resultado
34	Realizar trabajos a un vehículo en parrilla o no estar el mismo apto para tomar la salida después del cartel de 3 minutos en reanudación de carrera	Drive Through o a criterio de los CCDD
34	Durante el proceso de reanudación de carrera, adelantar para recuperar la posición después de pasar el último vehículo la línea de roja o de cronometraje	Drive Through
38.3	No asistir a la entrega de premios o no Respetar las reglas e instrucciones.	A criterio de los CC DD.
39.1	No asistir a la rueda de prensa si procediera.	A criterio de los CCDD.

VEHÍCULOS ADMITIDOS 2021

ANEXO II

1. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

- 1.1.** En todas las pruebas puntuables para el Campeonato de Murca de Velocidad en circuito serán admitidos a participar los siguientes vehículos:

VEHÍCULOS ADMITIDOS				
	GRUPO	CC	PESO	REGLAMENTO
	A - HA N - HN TURBO GASOLINA TURBO- DIESEL A2	< 1600 cc < 1600 cc < 1000 cc < 1500 cc < 1600 cc	Según Ficha o reglamento	Ficha Homologación o Reglamento Monomarca
	A - HA N - HN TURBO GASOLINA TURBO- DIESEL A2	< 1600 cc < 1600 cc < 1000 cc < 1500 cc < 1600 cc	Peso según reglamento Art. 4 - 255 Anexo J	Art. 253 - Anexo J
	A - HA N - HN TURBO GASOLINA TURBO- DIESEL A2	>= 1600 cc < 2700 cc >= 1600 cc < 2700 cc >= 1000 cc < 1500 cc >= 1500 cc < 2000 cc >= 1600 cc < 2000 cc	Según Ficha o reglamento	Ficha Homologación o Reglamento Monomarca
	A - HA N - HN TURBO GASOLINA TURBO- DIESEL A2	>= 1600 cc < 2700 cc >= 1600 cc < 2700 cc >= 1000 cc < 1500 cc >= 1500 cc < 2000 cc >= 1600 cc < 2000 cc	Peso según reglamento Art. 4 - 255 Anexo J	Art. 253 - Anexo J
	A - HA N - HN TURBO GASOLINA TURBO- DIESEL A2	>= 2700 cc >= 2700 cc >= 1500 cc < 1800 cc >= 2000 cc >= 2000 cc < 2700 cc	Según Ficha o reglamento	Ficha Homologación o Reglamento Monomarca
	A - HA N - HN TURBO GASOLINA TURBO- DIESEL A2	>= 2700 cc >= 2700 cc >= 1500 cc < 1800 cc >= 2000 cc >= 2700 cc	Peso según reglamento Art. 4 - 255 Anexo J	Art. 253 - Anexo J
	TURBO GASOLINA	>= 1800 cc	Según Ficha o reglamento o Anexo J	Ficha Homologación , Reglamento Monomarca O Art. 253 - Anexo J

VEHÍCULOS ADMITIDOS 2021

ANEXO II

	TURBO GASOLINA	>= 1800 cc	Peso según reglamento Art. 4 - 255 Anexo J	Art. 253 - Anexo J
	GT4 - TCR	n/a	Según Ficha o reglamento	Ficha Homologación o Reglamento Monomarca
	GT's - TCR	n/a	Peso según reglamento Art. 4 - 255 Anexo J	Art. 253 - Anexo J
	RESTO GT's	n/a	Según Ficha o reglamento	Ficha Homologación o Reglamento Monomarca

	VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO - FORMULA MIX			
	CATEGORÍA	REGLAMENTO	VEHÍCULOS	BRIDA
FÓRMULA MIX	FÓRMULA MIX	Según Corresponda	Legend Cars Mit Jets	N/A
			Demon Cars CRM Ginetta	N/A
			Radical Monoplazas	N/A

	VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO - CLÁSICOS			
	VEHÍCULOS	REGLAMENTO	DEFINICIÓN	BRIDA
CLÁSICOS	Auto. clásicos Auto. Pos-clásicos Berlinetas	FARMU	Según especificaciones técnicas adjuntas	N/A

	VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE MURCIA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO - REGULARIDAD		
	VEHÍCULOS	REGLAMENTO	BRIDA
REGULARIDAD SPORT Y CLÁSICA	Históricos más de 25 años.	Según Reglamento adjunto	N/A

2. REGLAMENTACIÓN TÉCNICA.

2.1. Campeonato de Turismos y Gran Turismos de la Región de Murcia.

2.1.1. Es de aplicación el art. 253 del Anexo J del CDI, en sus apartados:

- Distancia al suelo.
- Lastre.
- Sistema de escape y silencioso.
- Puesta en marcha a bordo.
- Transmisión.
- Suspensión.
- Ruedas.

2.1.2. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Vehículos derivados de turismos de producción, homologados o no.

Los vehículos podrán ser agrupados según su cilindrada, características técnicas o prestaciones.

En función de las prestaciones y de los resultados obtenidos en las carreras, un vehículo podrá ser cambiado a una clase superior o inferior, si el Comité Organizador estima que esta medida colabora con la igualdad. También podrá crear una clase donde agrupar este tipo de vehículos.

Nota aclaratoria sobre vehículos no homologados: serán admitidos los vehículos que hayan perdido la homologación por haberle caducado o por tener una preparación que no se corresponda con la ficha de homologación. Así mismo, serán admitidos igualmente los vehículos provenientes de Campeonatos o Copas de España, Copas Monomarcas españolas y europeas, tanto de circuitos como de rallyes.

2.1.3. OTRAS PRESTACIONES, PESO Y CARROCERÍA

- 2.1.3.1.** Peso. El procedimiento de pesaje será el descrito en el reglamento general del Campeonato de Murcia de Velocidad en Circuitos, Art. 21.
- 2.1.3.2.** Debe quedar entendido, que ningún vehículo que se acoja a las posibilidades de aligeramiento permitidas por el reglamento, podrá completar su peso mínimo con un lastre.
- 2.1.3.3.** El lastre deberá estar sólidamente fijado (según lo dispuesto en el apartado 2.2 del artículo 252 del Anexo J del C.D.I.) y precintado.
- 2.1.3.4.** En el caso de que el peso del vehículo, en cualquier momento, resulte inferior al peso mínimo, los Comisarios Deportivos podrán aplicar penalizaciones a su exclusivo criterio. Esta normativa será aplicable en todo momento de la prueba.
- 2.1.3.5. Carrocería.** Ninguna parte con influencia aerodinámica, ni ninguna parte de la carrocería, podrá sobresalir del perímetro original del vehículo, en cualquiera de sus vistas. Está prohibido cualquier dispositivo transversal y/o longitudinal, flexible, extensible y pivotante o deslizante entre la carrocería y el suelo.

2.1.4. DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS

Deberán solicitar una autorización al organizador, aquellos vehículos que no procediendo de modelos homologados FIA en grupos A ó B, o que siéndolo, hayan modificado el vehículo en alguno de los siguientes aspectos:

- Cilindrada total por encima de la permitida por el art. 255 del Anexo J.
- Tipo de construcción del vehículo (monocasco, tubular, chasis).
- Distancia entre ejes.
- Tipo o modelo de motor.
- Número de motores.
- Emplazamiento y posición del motor.
- Número y posición de cilindros.
- Material del bloque y cilindros.
- Ruedas motrices (paso de 2 a 4 ruedas motrices).
- Tipo de suspensión (eje rígido, ruedas independientes, brazos oscilantes, Mc Pherson, etc.).

El Organizador podrá poner los límites oportunos al estado de los vehículos en los aspectos anteriores, para extender esta autorización a participar.

Es responsabilidad del competidor, que el vehículo presente un aspecto de carrocería y pintura impecable para tomar parte en los entrenamientos y carreras.

2.1.5. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHÍCULOS.

Será de aplicación el art. 253 (Equipos de Seguridad) del Anexo J del CDI, en sus apartados:

- Construcciones peligrosas.
- Dispositivos opcionales.
- Protección de canalizaciones
- Seguridad de frenado
- Fijaciones suplementarias
- Cinturones de seguridad. Aplicar 6.2, 6.3 y 6.4.
- Extintores. Sistema de extinción. Aplicar 7.3 y 7.4.

- Arcos de seguridad. Aplicar 8.1.3. Se considerarán válidos los vehículos con arco de seguridad homologado, y que figure en la ficha de homologación.
- Retrovisores.
- Enganche de remolque.
- Parabrisas.
- Fijaciones de seguridad del parabrisas.
- Cortacircuitos.
- Depósitos de Seguridad.
- Protección contra incendios.
- Fijación/Soporte de asientos.
- Apoyacabezas.
- Es obligatorio la instalación de. Luces Traseras de Freno, intermitentes y Luz de Lluvia

Importante: En el caso de vehículos con ficha de homologación caducada, será de aplicación la normativa de seguridad reflejada en la ficha vigente en su momento, que deberá presentar el competidor en cada verificación técnica.

2.1.6. MODIFICACION ADMITIDAS.

2.1.6.1. Se permiten cambiar:

- Faros delanteros por unos de fibra de vidrio con la forma original del faro.
- Cristales laterales y traseros por policarbonato con la forma original según normativa, mínimo 3mm.
- Cambiar las cartoneras originales.
- La instalación de tomas de aire en el techo.
- Cualquier elemento estético que no suponga una mejora en el rendimiento del vehículo.

2.1.7. EXCEPCIONES A LAS CLASES

2.1.7.1. En la tabla de admitidos se establecen los siguientes cambios de clases autorizados:

- Clio V a Clase III
- Los coches procedentes del CET (reglamentación año 2020) a Clase III
- Los coches procedentes del CET (otra reglamentación distinta a la 2020) a Clase IV
- Nissan 350Z a Clase IV
- Peugeot 308 Cup a Clase V

2.1.8. COPA

Los vehículos admitidos para la Copa denominada 1600 cc se acogerán los siguientes coches en dos Clases:

- Clase A:

Podrán participar aquellos vehículos de la Clase I, cuya cilindrada no supere los 1.600cc y cumplan con su ficha de Homologación o reglamento particular de su copa correspondiente, reglamento que tiene que estar abalado por la RFEDA o por una Federación Autonómica.

Todos los vehículos que participen en la Clase A obligatoriamente tendrán que montar desde los entrenamientos cronometrados Neumáticos Semi-Slick

Queda terminantemente prohibido para esta Clase la utilización de Neumáticos Slick.

- Clase B:

Podrán participar todos los vehículos de la Clase II hasta 1.600 cc, que no tengan reglamento ni ficha de Homologación y los de la clase A que no cumplan con sus Fichas de Homologación.

VEHÍCULOS ADMITIDOS 2021 ANEXO II

Se admitirán vehículos excepcionalmente como los Hyundai Getz cup Diesel, y bajo autorización previa por la Comisión deportiva a los vehículos que no cumplan con la cilindrada máxima y que por prestaciones puedan participar en la clase B.

2.2. Vehículos Clásicos

2.2.1. Vehículos admitidos.

- Automóviles Clásicos
- Automóviles posclásicos coupé y cabriolet
- Berlinetas, que cuenten con un palmarés reconocido en el Campeonato del

Mundo o de Europa. Deberán reunir, además, los siguientes requisitos:

- Que sean de dos o cuatro puertas
- Que estén fabricados entre el 01-01-1950 y el 31-12-71.
- Que sean conformes al Reglamento Técnico de la FARMU para el presente año.
- Podrán participar automóviles fabricados hasta el 31-12-75, siempre y cuando sean IDÉNTICOS, en todas sus características, al mismo modelo fabricado antes del 31-12-71, y cumplan, igualmente, el Reglamento Técnico de la FARMU para el presente año.
- Por sus características, este tipo de vehículos no tiene necesariamente que haber estado homologado.
- Todo vehículo fabricado hasta el año 1971 y por similitud hasta 1975 serán considerados clásicos.
- Se admite vehículo reserva, aunque este solo podrá ser utilizado siempre y cuando el vehículo inscrito no pueda participar por fuerza mayor, que sea de la misma división o inferior, además de cumplir con los requisitos imprescindibles.

2.2.2. Medidas de Seguridad

CINTURONES DE SEGURIDAD	Arnés de 4 puntos de anclaje, considerando en relación al paso sobre el cuerpo del piloto.
EXTINTOR	De 3 K mínimo, tipo polvo Halón, de fácil desprendimiento y accesible al piloto y Comisarios de Pista.
ARCO DE SEGURIDAD	De 4 puntos de anclaje en los vehículos de hasta 2.000 c.c. De 6 puntos de anclaje en los superiores a 2.000 c.c.. En vehículos descapotables, el vértice superior del arco deberá sobrepasar, al menos 5 cm la parte alta del casco del piloto, debidamente sentado.
ANILLAS DE REMOLQUE	1 Delantera, 1 Trasera. Pintadas en amarillo.
DESCONECTADOR GENERAL	Interior y exterior marcado con un rayo.
PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS	Metálico y entre motor-ocupantes-depósito.
RECUPERACIÓN DE ACEITE	Capacidad mínima de 2 L
FIJACIONES CAPÓ DELANTERO Y TRASERO	Mínimo, 2 delante y 2 detrás.
CASCO	Obligatorio. En los cascos abiertos, gafas.

VEHÍCULOS ADMITIDOS 2021 ANEXO II

2.3. ~~VEHÍCULOS DE REGULARIDAD~~

Serán admitidos todos los vehículos, que la fecha de fabricación y / o matriculación sea **25 años** anterior a la fecha de celebración de la prueba a participar. La fecha de fabricación debe ser demostrable por el participante. Se permite la participación de vehículos asimilados. Se entiende por vehículo asimilado a todo vehículo que, estando fabricado con posterioridad a la fecha límite de la categoría en la que desea participar, cumpla con las especificaciones técnicas de la ficha de homologación correspondiente. En caso de duda hacia el año de fabricación del vehículo y el concursante no puede aportar los datos para determinar la fecha, el Comisario Técnico hará un informe a los comisarios deportivos que decidirán su admisión o descalificación

2.3.1. NORMAS A CUMPLIR POR LOS VEHÍCULOS INSCRITOS.

- 2.3.1.1.** Todos los vehículos deberán contar con las medidas de seguridad originales, que incluya la ficha técnica del vehículo, en caso contrario se les denegará la salida o excluirá, durante todo la prueba, así como con las disposiciones del presente Reglamento. Cualquier infracción a las disposiciones de este Reglamento Técnico, serán objeto de una sanción a criterio de los comisarios deportivos, que podrá llegar a la descalificación
- 2.3.1.2.** Los vehículos deberán llevar el depósito de carburante original.
- 2.3.1.3.** Es importante asegurar especialmente la instalación de los tubos de escape o paragolpes, entre otros.
- 2.3.1.4.** Los ganchos o anillas de remolque deberán estar claramente identificados.
- 2.3.1.5.** El corta-corriente general se permite y recomienda. En caso de existir deberá cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, bobinas, encendido, etc.) e igualmente parar el motor. Este cortacircuitos deberá ser un modelo antichispas y deberá poder ser accionado tanto del exterior como desde el interior del vehículo. El mando exterior deberá situarse obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas, al lado del piloto. Debe estar claramente indicado por un relámpago rojo dentro un triángulo azul, rodeado por una línea blanca de un mínimo de 12 cm de base.
- 2.3.1.6.** Es obligatorio que los vehículos lleven un extintor de mano de al menos 2 K, perfectamente anclado, a el interior del habitáculo y conforme al Art. .7.3 (extintores manuales) de el Anexo J, (AFFF, FX G, TEC, Viro 3). Pueden ser de polvo o cualquier otro homologado por la FIA.
- 2.3.1.7.** Es obligatorio llevar a bordo un cutter en lugar seguro y accesible para piloto.
- 2.3.1.8.** Es obligatorio las luces de frenado en perfecto estado, así como los intermitentes.
- 2.3.1.9.** Se permite y recomienda la instalación de red en las puertas. En el caso de colocarse, deberá estar conforme con el artículo 253.12 de el Anexo J.
- 2.3.1.10.** Ningún elemento cortante puede sobresalir del límite que supone el perímetro de la carrocería y todo elemento montado sobre ésta estar debidamente fijado y anclado sobre sus partes sólidas.
- 2.3.1.11.** Toda modificación que afecte a la seguridad respecto al vehículo de serie deberá estar conforme al Anexo J.
- 2.3.1.12.** Hay que evitar la presencia de elementos sin fijar en el habitáculo y el maletero del vehículo.
- 2.3.1.13.** Para la categoría Sport (aconsejable para la categoría Clásica). Es obligatorio la instalación de arco de seguridad.
El uso de arnés de seguridad de al menos 4 puntos. No será necesario que tenga homologación FIA vigente. Instalación de baquets aun sin estar en vigor la homologación FIA.

2.3.2. NEUMÁTICOS.

Los únicos neumáticos que se podrán utilizar en todas las sesiones que se celebren a lo largo de un mitin serán de tipo comercial y deberán estar en buen estado como para poder ser usados en carretera abierta sin infringir la normativa al respeto.

Los neumáticos utilizados tendrán que tener homologación "DOT" o "E" para circular por carretera.

Los neumáticos podrán ser marcados y/o controlados por los Comisarios Técnicos, que vigilarán el cumplimiento de esta norma, sancionando su incumplimiento.

2.3.3. VESTIMENTA PILOTO.

Es obligatorio utilizar casco con homologación al menos "CE" o FIA.

VEHÍCULOS ADMITIDOS 2021 ANEXO II

Es obligatorio utilizar pantalón largo, y ropa de manga larga, así como calzado adecuado para la conducción deportiva. Es aconsejable la utilización de mono ignífugo, guantes, ropa interior ignífuga y botas homologadas.
