



REGLAMENTO DEPORTIVO GR CUP SPAIN 2024

ÍNDICE

ART. 1.- ORGANIZACIÓN	3
ART. 2.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES	4
ART. 3.- ASPIRANTES Y LICENCIAS	5
ART. 4.- VEHÍCULOS ADMITIDOS	6
ART. 5.- INSCRIPCIONES	7
ART. 6.- NÚMERO DE VEHÍCULOS ADMITIDOS	8
ART. 7.- PRUEBAS PUNTUABLES	8
ART. 8.- DISTANCIA A RECORRER Y DESARROLLO DE LA PRUEBA	9
ART. 9.- NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA	10
ART. 10.- TELEMETRÍA - RÁDIOS - CRONOMETRAJE	11
ART. 11.- VERIFICACIONES - NEUMÁTICOS - CARBURANTE - PESO - ALTURA MÍNIMA	12
ART. 12.- DISCIPLINA GENERAL Paddock, BOXES, PIT LANE E INSTALACIONES	16
ART. 13.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD	17
ART. 14.- PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES	21
ART. 15.- BRIEFING	21
ART. 16.- ENTRENAMIENTOS (privados, libres, oficiales cronometrados)	21
ART. 17.- PARRILLAS Y CARRERAS	23
ART. 18.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA	24
ART. 19.- PARQUE CERRADO	25
ART. 20.- TROFEOS	25
ART. 21.- PUNTUACIÓN - RESULTADOS A RETENER - TROFEOS Y PREMIOS	26
ART. 22.- CÁMARAS ON BOARD	28
ART. 23.- HÁNDICAPS	28
ART. 24.- ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO	29
ART. 25.- APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO	29

1. ORGANIZACIÓN

1.1 TOYOTA ESPAÑA (En adelante "TOYOTA") en colaboración con Motor Sport Institute (en adelante MSI), con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), organiza en la temporada 2024 la "GR CUP SPAIN" de Circuitos (GR CUP).

1.2 El comité organizador de la GR CUP está formado por:

- Presidente: Teo Martín (Motor Sport Institute)

Vocales:

- Félix Iglesias (Toyota España)
- Rodolfo del Barrio (Delegado Deportivo y Coordinador GR CUP Spain).
- Francisco Gutiérrez (Delegado Técnico GR CUP Spain)

Este Comité podrá proponer a la RFEDA modificaciones a los reglamentos de GR CUP mediante anexos que formarán parte de estos, pudiendo a su vez, interpretar y resolver todos los casos no previstos.

1.3 Un representante del Comité estará presente en las pruebas, y actuará como coordinador de GR CUP, informando a los equipos sobre las dudas que puedan tener, y hacer llegar las mismas, si lo considera necesario, al Comité Organizador.

1.4 **Oficiales:** La RFEDA nombrará -al menos- los siguientes oficiales:

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Prueba.

El propio comité organizador nombrará y proporcionará -al menos- los siguientes oficiales:

- Delegado Técnico
- Adjunto al Delegado Técnico.

1.5 **Seguros.** Todas las pruebas contarán con un seguro de RC (Responsabilidad Civil) de acuerdo con las disposiciones de la RFEDA para el año en curso.

El RC contratado por el Organizador no afectará a las pólizas de seguro personales tomadas por un concursante o por cualquier participante de la prueba.

Los pilotos participantes en la prueba no son considerados como terceros entre ellos.

2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

2.1 Todos los concursantes y pilotos participantes en los eventos se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar –por orden de prelación– las siguientes disposiciones:

- a) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Challenges y Trofeos de España (PCCCTCE)
- b) Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos (RDVC) en aquellos aspectos de carácter general y no especificados en el presente reglamento deportivo.
- c) El presente Reglamento Deportivo
- c) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares del Certamen correspondiente (ver artículo 1.2).
- d) Cualquier otro Reglamento aplicable.

El Código Deportivo Internacional (CDI) será de aplicación –con carácter prioritario– en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

2.2 Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del CDI, así como de los demás Reglamentos aplicables.

2.3 Si un concursante no puede estar presente en la competición o en caso de abandonar prematuramente el lugar de la prueba, debe designar a su representante por escrito antes del comienzo de la prueba.

2.4 El piloto, durante toda la carrera, es responsable del vehículo, debiendo asegurarse de que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba. Esta responsabilidad es al mismo tiempo individual y solidario con la del concursante.

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

2.6 El Tablón Oficial es el publicado en (página web copa). Otros medios como las diferentes redes sociales, web de colaboradores, correos, etc., podrán ser también utilizados para difundir y publicitar reglamentos, noticias, clasificaciones, anexos y complementos, pero la página web antes citada será la única que dará fe en caso de dudas o interpretaciones distintas.

2.7 En cada competición de una misma prueba, un piloto solo podrá utilizar otro vehículo, cuando el suyo no pueda ser reparado en el circuito, a criterio del comité organizador, siempre y cuando sea favorable el informe del Delegado Técnico y autorizado por el Director de Carrera. Para cualquier otro supuesto, no están autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.

2.8 Todos los casos no previstos en el presente Reglamento o en el RDVC, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación, serán resueltas por el Comité Organizador o por el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba de este certamen.

2.9 Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

2.10 El Comité Organizador no se hace responsable de las decisiones que puedan tomar los Oficiales de

las pruebas, siendo éstos, los únicos que pueden aplicar los reglamentos en cada caso.

- 2.11 Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.
- 2.12 Los participantes en la GR CUP lo hacen asumiendo la premisa de que las competiciones automovilísticas son una actividad de riesgo, excluyendo de toda responsabilidad a su Comité Organizador y a las empresas patrocinadoras y colaboradoras del certamen.
- 2.13 Durante el transcurso de la prueba, todas las personas que componen los equipos deben tener un comportamiento correcto, aceptando las normas de GR CUP, así como las decisiones de los oficiales de carrera y de los miembros del comité de organización de GR.
- 2.14 Normativa de pases

Pases por equipo

1 por piloto: Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, parrilla de salida y sala de prensa.

4 de equipo: Acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, muro de señalización y parrilla de salida.

4 de Paddock: Mecánicos en boxes y vía interior de Pit Lane.

Pases de parking a entregar en cada prueba por el circuito correspondiente

1 pase parking Paddock

1 pase parking por piloto

4 pases parking equipo

Importante: estos pases son válidos únicamente para la actividad del GR CUP.

- a) Toda persona relacionada con un concursante inscrito que se encuentre en la zona de Boxes o dentro del Pit Lane, deberán llevar en todo momento el pase visible.
- b) Se prohíbe la estancia de personas no acreditadas en el interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera.
- c) Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock.

3. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

- 3.1 La GR CUP SPAIN (GR CUP), es de carácter estatal y está reservada a pilotos de cualquier nacionalidad provistos de la licencia correspondiente, (artículo 2 de las PCCCTCE), con validez para el año en curso. El comité organizativo de la GR CUP se reserva a su exclusivo criterio el derecho de admisión a la hora de aceptar la solicitud de inscripción.

Cuadro de licencias:

TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITA, ITB, ITC-C/ITCD-C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2024	PUNTUA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
PILOTO GRADO A CIRCUITOS	PA/C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2024	PUNTUA Y BLOQUEA
PILOTO JUNIOR CIRCUITO	PJR/C		
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTUA NI BLOQUEA

- 3.2 Los deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA podrán participar -puntuando y bloqueando- siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y la RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN (Autoridad Deportiva Nacional) de origen (Art. 2.3.7. del CDI).
- 3.3 El Comité Organizador se reserva el derecho de no aceptar inscripciones de pilotos cuya experiencia o palmarés se muestren contrarios a la filosofía de la GR CUP (Art. 15.2. de las PCCCTCE).
- 3.4 Todas las personas que realicen trabajos deportivos en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit Lane deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia (o similar) vigente, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del certamen o los de la prueba correspondiente.
- 3.5 El Comité Organizador se reserva el derecho de invitar a cualquier carrera de GR CUP, a efectos publicitarios- prensa, a algún piloto que pudiera no cumplir los requisitos antes citados en el Art 3.3, pero sin puntuar ni bloquear puntos y/o trofeos.
- 3.6 De acuerdo con el CDI Art 9.15, el Concursante será responsable de cualquier acción u omisión por parte de miembros de su equipo, así como de las personas a las que permita el acceso a zonas reservadas.
- 3.7 El incumplimiento de las normas de comportamiento, menosprecio en el trato a oficiales y/o miembros de la organización de la GR CUP, entorpecer el buen desarrollo de la prueba, daño a la imagen de la misma, por parte de miembros del equipo o personas de su entorno, podrá sancionarse, a criterio exclusivo del Comité Organizador de la Copa.

4. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

- 4.1 La participación en esta GR CUP está reservada exclusivamente a los vehículos TOYOTA GR 86 CUP fabricados en MSI con el Kit copa entregado en el momento de la venta.
- 4.2 Los vehículos participantes en GR CUP deberán:
- Contar con la preparación específica de la elaborada por Motor Sport Institute (MSI), incorporando el Kit Copa que contempla el Reglamento Técnico.

- Presentar un aspecto impecable de carrocería y pintura para poder tomar la salida en los entrenamientos y en cada una de las pruebas, así como tener colocada la publicidad obligatoria siendo esta responsabilidad única del equipo que esté todas las carreras en perfecto estado, para ello se facilitará diseño vectorizado para que cada equipo pueda hacer sus propios stickers.
- Tener hecha la inscripción a la GR CUP y hacer la inscripción a cada prueba en tiempo y forma.

4.3 Un vehículo que participe en una competición de la GR CUP no podrá ser inscrito en otra Competición que se celebre el mismo fin de semana.

5. INSCRIPCIONES.

5.1 Las solicitudes de inscripción a las pruebas de la GR CUP deberán hacerse en el email: grcupspain@msispain.com y deben ir acompañadas de:

- DNI, IAE o CIF (si procede)
- Comprobante bancario de la transferencia de los derechos de inscripción
- Licencias de piloto y concursante.

5.2 El importe de inscripción al campeonato, siempre por piloto, se fija en la cantidad de 1.000 euros + IVA, y en él se incluye un kit completo de ropa (mono, guantes, camiseta interior ignífuga, pantalón ignífugo, balaclava, ropa publicitaria y trolley porta equipaje).

5.3 Inscribirse a la GR CUP implica aceptar sin reservas las disposiciones del presente Reglamento, así como las eventuales modificaciones posteriores, sometiéndose a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA, a los Reglamentos específicos de la RFEDA (Prescripciones Comunes -PCCCTCE- y Reglamento del Campeonato de España de Velocidad en Circuitos -RDVC-) y a los Reglamentos Particulares de las competiciones en que tomen parte.

5.4 Los concursantes, y pilotos, excluyen de toda responsabilidad, más allá de las inherentes a la propia condición de organizador, a TOYOTA, MSI y a todos sus patrocinadores y colaboradores, renunciando a la presentación de ningún tipo de reclamación contra ellos.

5.5 Inscripciones a cada prueba:

Los participantes deben inscribirse a cada una de las pruebas en las que participen o a todo el campeonato, dirigiéndose a grcupspain@msispain.com. **La inscripción deberá estar cursada antes de las 24:00 del viernes de la semana anterior a la celebración de la prueba. Si es a todo el Campeonato deberá hacerse antes de la primera prueba.**

5.6 Un concursante podrá inscribir uno o dos pilotos por coche, teniendo siempre que correr un solo piloto por carrera.

- 5.7 Los cambios de pilotos inscritos se podrán realizar hasta la finalización de las verificaciones. Todos los cambios deberán contar con la aprobación de los comisarios deportivos. Si con el mismo coche corren 2 pilotos diferentes, deberá informarse en qué entrenamientos oficiales cronometrados + carrera participa cada piloto, como máximo antes del briefing que se realizará después de los entrenamientos libres todas las carreras.
- 5.8 El precio de la inscripción por piloto/ prueba es de 1.000 euros + IVA, siendo indiferente que el piloto haga una o dos carreras. Y el precio de inscripción al certamen es de 1.000 euros + IVA.
- 5.9 No están incluidos los Box de cada prueba, que deberán ser solicitados en el momento de inscribirse si los precisan y que dependerán de la disponibilidad que tenga el circuito. Los boxes serán compartidos con otros participantes de la GR CUP.
- 5.10 En caso de no poder participar en ninguna sesión de una prueba por causa mayor, se devolverá el 50% del precio de la inscripción.
- 5.11 En caso de querer cambiar de dorsal tras cuatro participaciones con el mismo número de competición, se deberá solicitar al Comité Organizador.
- 5.12 El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a lo establecido en el Artículo 15.2 de las PCCCTCE en caso de actitudes dañinas por parte de un inscrito contra el certamen. Por ejemplo; difamación a la Copa o al Organizador.

6. NÚMERO DE VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 6.1 El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos oficiales y carreras será conforme a la normativa establecida en el artículo 6 del RDVC.
- 6.2 En el supuesto de superarse el número de vehículos autorizados, se confeccionará una lista de reservas según el criterio que estime oportuno el Comité Organizador del Campeonato.

7. PRUEBAS PUNTUABLES.

- 7.1 El número de pruebas en la GR CUP es de CINCO (5), y en ellas se realizarán DOS carreras por prueba, es decir hasta DIEZ carreras (10) en total.
- 7.2 El calendario de pruebas de la GR CUP de circuitos 2024, es el siguiente:

FECHA Y CIRCUITO:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| • 10-11-12 de mayo | JARAMA |
| • 26-27-28 de julio | MOTORLAND |
| • 13-14-15 de septiembre | VALENCIA |
| • 4-5-6 de octubre | JEREZ |

- 8-9-10 de noviembre

BARCELONA

***Calendario pendiente de confirmar y aprobación por los órganos de gobierno**

- 7.3 El calendario podrá, a propuesta del Comité Organizador y previa autorización de la RFEDA, sufrir modificaciones.
- 7.4 No se permite rodar en el circuito donde se va a celebrar la carrera desde 30 días previos a la misma, a no ser que sean test colectivos organizados o autorizados por la GR CUP.
- 7.5 Los equipos deberán informar al comité organizador en todo momento cuando y donde van a hacer test, indiferentemente del circuito/fecha que sea.

8. DISTANCIA A RECORRER Y DESARROLLO DE LA PRUEBA.

Cada prueba constará del siguiente formato, pudiendo ser modificado por el comité hasta 15 días antes de la prueba en función de las necesidades del circuito

8.1 Formato principal.

- Dos sesiones de entrenamientos libres de 25-20 min/sesión. (sábado)
- Una de entrenamientos oficiales cronometrados de 15 min + primera carrera de 25 min + 1 vuelta (sábado)
- Una de entrenamientos oficiales cronometrados de 15 min + segunda carrera de 25 min + 1 vuelta (domingo)

Estos tiempos y número de sesiones podrían, ocasionalmente, verse modificados por necesidades del promotor de la prueba. Excepcionalmente y por causas de fuerza mayor una prueba podría tener carreras de distinta duración o realizarse una sola carrera.

En concreto, el formato principal de las sesiones será de la siguiente manera:

- **Los entrenamientos oficiales cronometrados:** Serán dos sesiones de 15 minutos de duración máxima cada uno. Los Oficiales 1 los realizará el piloto 1 y los Oficiales 2 los realizará el piloto 2. En caso de un solo piloto en el coche, también está obligado a participar en los dos Oficiales.
- **La parrilla de la carrera 1 y carrera 2** será determinada por la posición en los entrenamientos oficiales cronometrados 1 y 2 respectivamente, siendo el valor más bajo la mejor posición para la parrilla de las carreras y desempataando, si fuese necesario, por tiempo de primera vuelta en entrenamientos oficiales cronometrados.
- **Las salidas de la primera carrera y segunda carrera** serán desde parado salvo excepciones comunicadas antes del meeting. En las 2 carreras se seguirá el procedimiento de los artículos 32 y 33 del Reglamento deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de velocidad en circuito.

- 8.2 En el caso de demostrarse muy poca experiencia en alguno de los pilotos y siempre por motivos de seguridad, los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de modificar las parrillas.
- 8.3 En las pruebas podrán participar uno o dos pilotos. Salvo excepción comunicada por el Comité Organizador, En la inscripción se deberá marcar el piloto 1 y el piloto 2, siendo comunicado en el briefing como hora máxima quien tomará parte de la primera carrera y de la segunda carrera. En el caso de 2 pilotos por certamen, no está permitido que el mismo piloto haga las dos sesiones de entrenamientos libres.
- 8.4 El cambio de piloto no está permitido en las paradas que se puedan realizar.
- 8.5 Se autoriza un máximo de dos mecánicos para refrigerar motor y frenos con ventiladores o sopladores de aire, añadir aceite, agua o líquido de frenos, sangrar el circuito de frenos y poner o quitar presión a los neumáticos, entre otras operaciones de reparación.
- 8.6 Cada concursante tendrá que indicar los datos de su/s piloto/s en el formulario de inscripción de cada prueba, y este será el válido para todo el desarrollo de la misma.
- 8.7 Queda prohibido conducir con algún modo no autorizado en el reglamento técnico de la GR CUP.
- 9. NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA.**
- 9.1 Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador antes de la primera prueba. Se podrá solicitar un número entre el 2 y el 99, quedando el 86 reservado para posibles pilotos invitados por el comité. Los números se adjudicarán por estricto orden de solicitud en la inscripción. La organización se reservará varios dorsales a su criterio para uso de prensa e invitados.
- 9.2 El nombre del piloto será en letras ARIAL blancas, el nombre de los pilotos deberá ser de una altura de 3cms y el dorsal del coche deberá ser de una altura de 25cms en los laterales, y de 15cms en frontal y posterior, como se muestra en el Anexo 2
- 9.3 Tanto los números de carrera como el nombre del piloto deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.
- 9.4 La publicidad deberá ser conforme a lo establecido por el CDI y a las leyes vigentes en España.
- 9.5 En los espacios que no estén reservados para los patrocinadores oficiales de la GR CUP y la obligatoria de la prueba, la publicidad es libre. No obstante, la publicidad de otras marcas o de otros productos fabricados o distribuidos por empresas en competencia con los patrocinadores de la GR CUP, es obligatoria la autorización por escrito del Comité Organizador. El incumplimiento de este requisito llevará consigo la pérdida de los premios establecidos por GR CUP en la prueba correspondiente, pudiendo llegar a la exclusión de la GR CUP.

- 9.6 Si a lo largo de la temporada se incorporara a la GR CUP un nuevo patrocinador, la publicidad correspondiente se comunicaría a todos los interesados por medio del Tablón de Avisos oficial (WEB) en un plazo no inferior a siete días antes de la celebración de la siguiente prueba. Dicha publicidad será obligatoria para todos los equipos.
- 9.7 En el vehículo, es obligatorio llevar los adhesivos de los patrocinadores de la GR CUP, y en el mono ignífugo los bordados de estos patrocinadores en el lugar previsto y sin modificaciones, de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2 (Será publicado en (WEB)). Es responsabilidad de cada concursante, la colocación en su lugar determinado antes de las verificaciones de cada carrera. Los adhesivos de las firmas patrocinadoras serán suministrados por GR CUP al inicio de temporada, siendo responsabilidad del participante colocarlos en su vehículo en los lugares indicados y mantener su buen estado durante el transcurso de las competiciones. Cuando sea necesario reponer alguno de los adhesivos, el participante deberá fabricarlo conforme al diseño vectorizado que se le entregue.
- 9.8 En los Coches y Monos ignífugos sólo se podrán añadir logotipos o imágenes de acuerdo a los diseños establecidos en el Anexo 2.
- 9.9 Es obligatorio el uso de los logos oficiales en la vestimenta oficial por parte del piloto (Mono ignífugo, etc.) en podios y entrevistas con los medios.
- 9.10 Queda prohibida la publicidad libre en las superficies acristaladas del vehículo.
- 9.11 Se deberá respetar la publicidad obligatoria en todas las comunicaciones e imágenes de los equipos, concursantes y pilotos.
- 9.12 Los participantes inscritos en la GR CUP autorizan a la GR CUP y demás empresas patrocinadoras, la divulgación libre, sin limitación de tiempo, y en la forma que estimen conveniente, de su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.
- 9.13 Publicidad en el salpicadero. En el salpicadero de los vehículos es obligatorio llevar el adhesivo de GR CUP que a tal efecto les será entregado, estando prohibida cualquier otra publicidad que no haya sido previamente autorizada en algún anexo a este reglamento.
- 10. TELEMETRÍA - RÁDIOS - CRONOMETRAJE.**
- 10.1 Es responsabilidad del concursante, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se registrará por lo establecido en Anexo 3 del RDVC.
- 10.2 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 Pit y, al contrario, durante todo el desarrollo del entrenamiento oficial y las carreras.
- 10.3 El Comité Organizador, por cuestiones de seguridad o control técnico, podrá obligar a la utilización de un sistema de adquisición de datos que permita recibir avisos desde dirección de carrera, así como

obtener las prestaciones del vehículo, que se podrá revisar en cualquier momento. Así mismo, el comité organizador podrá publicar los datos recogidos por la telemetría de la forma que considere más adecuada.

- 10.4 Está permitida la comunicación entre el piloto, dentro de su vehículo en movimiento, y las personas de su equipo, mediante la utilización de sistemas de radio, con la exclusiva función de transmisión de voz.
- 10.5 El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje y de adquisición de datos es responsabilidad del concursante. El mal funcionamiento comportará, en el caso de entrenamientos, una parada obligatoria en los boxes, para su sustitución o reparación. En carrera, la penalización será la que al efecto establezcan los Comisarios Deportivos.
- 10.6 En el supuesto de que un concursante no disponga de transponder, el servicio de cronometraje pondrá uno a su disposición, mediante el correspondiente alquiler y fianza.

11 VERIFICACIONES - NEUMÁTICOS - CARBURANTE - PESO - ALTURA MÍNIMA.

11.1 Verificaciones:

a) Las verificaciones se registrarán por el Reglamento Técnico de la GR CUP, que se encuentra disponible en **(WEB)** Serán de aplicación lo establecido en los artículos 19, 20 y 21, del RDVC y 18 de las PCCCTCE.

b) En el caso que un Concurante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la 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 última carrera, si no se pudiese verificar en el momento.

c) El Concurante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la sesión de entrenamientos conlleva también, como norma general, la descalificación de todas las carreras disputadas excepto en el caso de que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiada después de la clasificación y antes de alguna de las carreras, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

d) Cuando en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda carrera, el Concurante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva, como norma general, también la descalificación de las anteriores carreras. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución o que hubiese sido verificado por los citados Comisarios Técnicos.

11.2 Neumáticos:

a) Todos los equipos deberán utilizar los neumáticos del suministrador único oficial de la GR CUP y que serán marcados por los Comisarios Técnicos en una verificación previa a la carrera.

Especificaciones de los neumáticos:

HANKOOK Z215 210/650R18 T33 SECO

HANKOOK Z215 210/650R18 W53 AGUA

Serán suministrados por TYRE MOTORSPORT Y, por tanto, no se podrá utilizar ningún otro neumático durante la prueba (aunque sea del mismo tipo y dimensión) que no haya sido suministrado por (TYRE MOTORSPORT). La persona de contacto para la compra de neumáticos es Alberto de San Antonio (+34 630 08 65 97).

b) El número máximo a utilizar para entrenamientos cronometrados más carreras es de 6 neumáticos de seco + 2 neumáticos comodín que podrán ser utilizados durante toda la temporada a partir de la carrera que se declaren (deberán declararse al menos 1 hora antes de su utilización). La utilización de neumáticos de agua en caso de ser declarada la carrera en agua es libre. Es obligatoria la compra de, al menos 4 neumáticos nuevos por prueba.

c) Para entrenamientos cronometrados y carreras, es obligatoria la utilización de los neumáticos marcados para cada prueba. Está prohibida la modificación de los neumáticos por rayado o cualquier otro tipo de tratamiento.

d) Los comisarios técnicos serán responsables del marcaje y control de uso de neumáticos. Todos los equipos deberán de marcar sus neumáticos en el momento y lugar que determine el reglamento particular de la prueba, serán responsables de rellenar debidamente la hoja de verificación de neumáticos con los códigos correspondientes y entregarla a los comisarios.

e) El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado. En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas el equipo infractor será penalizado.

f) En caso de accidente o defecto de fabricación asumido por el suministrador y con la autorización de los Comisarios deportivos, se permitirá el marcaje fuera del horario previsto.

g) 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.

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

i) Situación de pista mojada:

- En caso de declararse “Pista Mojada” por el Director de Prueba o de Carrera, la elección de neumáticos es libre (seco o lluvia).
- La utilización simultánea de neumáticos de seco y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo está prohibida en cualquier circunstancia.
- Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se cumplirá lo dispuesto en los artículos. 28.11., 31.16., y 34.3 y 34.4 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito.
- El Director de Carrera, así como el concursante afectado, serán inmediatamente informados de cualquier anomalía detectada en el control de neumáticos. Está prohibida la utilización de neumáticos de agua mientras no sea declarado el entrenamiento o la carrera en pista mojada.
- En el momento que el Director de Carrera declare Pista mojada, los vehículos deberán encender la luz antiniebla trasera. Además, si el director considera y comunica que hay baja visibilidad, los equipos deberán montar los faros originales del vehículo (entregados en su compra).

11.3 Carburante

a) Si se establece carburante oficial, será el suministrado “in situ” en cada una de las pruebas, por lo que en la siguiente prueba deberá hacerse una nueva compra de carburante, no siendo válida la de la anterior. De no haber carburante oficial, se deberá cumplir lo establecido en el Reglamento Técnico de la GR CUP.

b) La utilización de carburante diferente al oficial (aun cuando sea conforme a la normativa FIA) entrañará las penalizaciones previstas en el Anexo 1, al igual que no cumplir el Reglamento Técnico de la GR CUP, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba.

c) Si se establece un carburante oficial, este estará identificado para que todas las comprobaciones puedan hacerse en un primer punto por análisis comparativo. El Delegado Técnico extraerá del camión cisterna (o bidón) una muestra del carburante cuando llegue a cada circuito, para realizarse el análisis comparativo.

11.4 Repostajes

a) Los repostajes únicamente se podrán realizar dentro del BOX del equipo antes del comienzo de los entrenamientos cronometrados oficiales y/o carreras.

b) Cada equipo debe asegurarse de que un miembro del equipo con un extintor operativo (con una capacidad mínima de 5 kg) este junto al vehículo durante el proceso de repostaje.

c) Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo durante los entrenamientos cronometrados oficiales y durante las carreras, desde que el vehículo haya salido del BOX iniciado ya

el procedimiento de salida o el tiempo de la prueba.

d) Será de aplicación lo establecido en el art. 18.5 de las PCCCTCE y, además, cualquier información o normativa puntual relativa a los Parques de Refuelling que sea publicada en el Tablón Oficial de Avisos -ya sea físico o virtual- del certamen correspondiente.

e) No está autorizado el repostaje durante la sesión de entrenamientos cronometrados, ni durante las carreras.

11.5 **Peso y altura mínima - Procedimientos**

a) Durante el procedimiento de pesaje y verificación de la altura mínima, ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea podrá ser colocada ni sacada del vehículo.

b) El peso y la altura mínima de cada vehículo será verificado durante la prueba de la manera prevista en este Reglamento.

c) La báscula aprobada por la RFEDA será la única cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal por defecto si es 1, 2, 3, 4 o por exceso en el caso de que sea 5, 6, 7,8 o 9).

d) El peso y la altura mínima del vehículo serán verificados tendrá lugar bajo el control de los comisarios, con el motor apagado.

e) Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los Oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos correspondientes sean llevados a cabo con la mayor brevedad.

11.6 **Verificación de peso y/o altura mínima durante los entrenamientos cronometrados oficiales**

En cualquier momento durante la duración de los entrenamientos cronometrados oficiales se podrá llevar a cabo la verificación del peso de carrera y/o la altura mínima. Se llevará a cabo siguiendo las indicaciones del Delegado Técnico RFEDA.

- El Delegado Técnico RFEDA instalará el equipo de pesaje en una zona plana del Pit Lane y/o en una zona lo más próxima posible al primer Box. Esta área se utilizará para los procedimientos de pesaje y/o verificación de la altura mínima.
- El Delegado Técnico de RFEDA seleccionará los vehículos para someterse a los procedimientos de pesaje y/o control de altura mínima. El Delegado Técnico RFEDA informará al conductor por medio de semáforos o paneles de señalización que su coche ha sido seleccionado para controles de peso y/o altura mínima.

- Una vez que ha sido informado de que su automóvil ha sido seleccionado para pesaje y/o controles de altura mínima, el piloto debe dirigirse directamente al área de pesaje, sin ayuda externa, y se le puede pedir que pare el motor.
- A continuación, se pesará el coche y/o se comprobará su altura mínima con el conductor a bordo. En caso de anomalía, los resultados se entregarán al piloto o al representante del competidor por escrito.
- El vehículo debe llegar al área de pesaje y regresar a su box por sus propios medios, sin asistencia externa. En su defecto será puesto bajo el control exclusivo de los oficiales quienes llevarán el vehículo al área de pesaje o a su box.
- El piloto y su vehículo no pueden abandonar el área de pesaje sin el consentimiento del Delegado Técnico RFEDA o quien este designe.

11.7 Verificación de peso y/o altura mínima después de los entrenamientos cronometrados oficiales o carreras

Después de los entrenamientos cronometrados oficiales o carreras, se podrá llevar a cabo la verificación del peso mínimo en vacío o de carrera, así como la altura mínima.

- Se llevará a cabo siguiendo las indicaciones del Delegado Técnico RFEDA.
- El Delegado Técnico RFEDA pesará los coches clasificados bajo el criterio establecido junto al colegio de comisarios deportivos, salvo caso de fuerza mayor.
- Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje podrá comportar las penalizaciones establecidas en el Anexo 1. Los Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

12. DISCIPLINA GENERAL PADDOCK, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES

- 12.1 Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los Boxes, deberá contar con el permiso expreso de la organización.
- 12.2 Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad, perros guía de invidentes o de servicio), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.
- 12.3 Los menores, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a Pit Lane y Pista. Los Boxes son una zona sumamente peligrosa y por ello, se desaconseja la estancia de menores de edad, aunque vayan acreditados. Si a pesar ello, algún menor estuviera presente en ellos, quedará bajo la

responsabilidad de cada concursante.

- 12.4 Toda persona, relacionada o no con cualquier concursante inscrito, que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, el Pit Lane, en la Parrilla de Salida o en el interior de cualquier otra instalación que lo requiera, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo válido para la zona en cuestión.
- 12.5 Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane tres componentes de cada uno de los equipos participantes en la competición que se esté desarrollando en ese momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.
- 12.6 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 concursante.
- 12.7 Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.
- 12.8 Todo el material –incluidos los neumáticos– deberá estar en el interior de los Boxes.
- 12.9 Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados una vez finalizada la competición, así como los bidones de combustible.
- 12.10 Los vehículos deberán permanecer 5 minutos antes frente al Box asignado en la vía lenta, o si no lo hubiese, en la zona asignada, 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.

13 DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

- 13.1 Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, Warm up y las carreras, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, Hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las PCCCTCE.
- 13.2 Además del mono ignífugo citado suministrado al hacer la inscripción, el resto de los elementos de seguridad obligatorios que deberán tener la homologación correspondiente en vigor según Anexo II PCCCTCE son:
 - Casco
 - Soto-casco
 - Guantes
 - Calzado

- Ropa interior ignífuga
 - HANS/FHR
- 13.3 El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la Parrilla de Salida.
- 13.4 Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:
- Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
 - Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
- 13.5 A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.
- 13.6 Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por 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.
- 13.7 La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a la velocidad máxima indicada en el briefing.
- 13.8 Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
- 13.9 Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.
- 13.10 La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.
- 13.11 Tanto a la entrada como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el Pit Lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la competición.
- 13.12 El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

- 13.13 Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera, exceptuando que sea para retirar el vehículo de una posición peligrosa.
- 13.14 Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en Circuito. (Anexo L del CDI).
- 13.15 En particular **está prohibido**:
- Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona designada en el briefing.
 - Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el artículo 31.13 (RDVC).
- 13.16 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. Se informará a los Comisarios Deportivos de la competición, de cualquier piloto que parezca ignorar las banderas azules.
- 13.17 Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarlo.
- 13.18 Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la misma pero no los bordillos y/o pianos. Se considerará que un piloto ha salido de la pista, si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto ella. Un piloto no puede salirse de la pista, deliberadamente, sin una razón justificada.
- Fuera de este supuesto, si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del párrafo anterior, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.
- 13.19 El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.
- 13.20 Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo o arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas.
- 13.21 Está prohibido realizar más de un cambio de trayectoria para defenderse de una maniobra de adelantamiento.
- 13.22 Cualquier piloto que vuelva a la trayectoria de carrera después de haber defendido su posición fuera de ella, deberá dejar libre -al menos- el ancho de un vehículo entre el suyo y el borde de la pista en la

aproximación de la curva.

13.23 Cualquier piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la competición.

13.24 La realización de alguna de las maniobras descritas en los puntos anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (por ejemplo, una colisión), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

13.25 Asistencia mecánica externa

a) Si un vehículo se para fuera del Pit Lane, deberá ser sacado lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos.

b) Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo dentro del respeto al Reglamento y sin sacar ventaja alguna.

c) 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, será sancionado de acuerdo a lo estipulado en el anexo 1 de este reglamento.

d) Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera o los entrenamientos oficiales, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la única ayuda del motor de arranque.

e) Todo vehículo abandonado por su piloto sobre el Circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

f) Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de Pista.

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

h) Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la Parrilla de Salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo del mismo, tanto en entrenamientos como en carrera.

13.26 Banderas amarillas

a) 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 competición será penalizada de acuerdo con lo establecido en el

Anexo 1 de este Reglamento.

b) En un sector con banderas amarillas, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser como mínimo de 1" más lento respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

c) 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 1 de este Reglamento.

14 PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES.

En materia de seguridad y asistencia externa en pit lane y boxes, se cumplirá lo establecido en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).

15 BRIEFING.

15.1 Todos los concursantes (o sus representantes por ellos designados) y los pilotos de los vehículos admitidos a participar en la competición deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia y haber indicado el orden de los pilotos en el caso de que sean 2.

15.2 El briefing está reservado a las personas que, reglamentariamente, tienen que asistir. El uso de cualquier dispositivo electrónico durante toda su duración está prohibido. Consecuentemente, la grabación particular total o parcial del briefing también está prohibida.

15.3 Si por motivos de fuerza mayor no fuera posible llevar a cabo el Briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático. En el Reglamento Particular de la prueba se especificará el formato aplicable.

15.4 Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing.

15.5 El Director de Carrera y/o el Director de Prueba, junto con el coordinador de la GR CUP, serán los responsables de llevarlo a cabo.

16. ENTRENAMIENTOS (privados, libres, oficiales cronometrados)

16.1 **Entrenamientos privados:** vienen definidos en el Complemento 1 del Anexo "H" y son realizados sobre la base de un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

16.2 30 días antes de que se celebre la prueba, está prohibido efectuar entrenamientos privados o cualquier tipo de prueba o evento en ese Circuito, a no ser que la organización de la GR CUP organice entrenamientos colectivos o los autorice.

El Circuito en el que se desarrolle la prueba, controlará el cumplimiento de esta norma. La penalización - en el caso de incumplimiento- será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión antes del inicio de la Prueba Deportiva.

16.3 Entrenamiento libre:

Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado. Se establecen por normal general 2 sesiones de 20 minutos cada una.

16.4 Entrenamiento oficial cronometrado:

a) Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos que deseen tomar parte en la carrera y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión. En los Entrenamientos Oficiales únicamente podrán participar los vehículos inscritos y que hayan pasado las Verificaciones. Si únicamente por causas de fuerza mayor un piloto no toma parte de cualquiera de estas sesiones o no tiene un tiempo que lo califique y el colegio de comisarios deportivos, siendo consultado el comité organizador, lo autoriza, pasará a ser el último en parrilla de salida de carrera.

b) Tendrá una duración de 15 minutos y todas las vueltas efectuadas serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la salida. En caso de empate, se cogerá el mejor tiempo de la segunda vuelta para desempatar, y en caso de segundo empate, será a criterio del comité GR CUP la posición de esos pilotos.

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

d) Durante los entrenamientos, un semáforo rojo/verde estará colocado a la salida de Pit Lane. Los vehículos sólo podrán salir de éste, cuando el semáforo verde esté encendido. Además, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente, situado junto al semáforo rojo/verde, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen de Pit Lane si otros vehículos se aproximan por la pista.

e) La parrilla de las carreras se establecerá por la clasificación de los entrenamientos oficiales correspondientes. En caso de que el meeting tenga otro formato, se hará saber antes del briefing del mismo.

f) Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente, contemplando un número máximo de pilotos que no podrá superar el número de vehículos admitidos a tomar la salida en la carrera.

g) Si el número de vehículos clasificados en los entrenamientos oficiales cronometrados es superior al de admitidos a tomar la salida en la carrera, se designarán dos suplentes en el orden de tiempos obtenidos en dichos entrenamientos. Únicamente estos vehículos podrán ser autorizados a participar en la carrera, si procede aplicar lo establecido en el presente reglamento.

h) Entrenamientos para vehículos con dos pilotos: Cada piloto deberá tomar la salida de forma

obligatoria en los entrenamientos oficiales de la carrera correspondiente a la que hayan declarado salir.

16.5 Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los Boxes, como en Pit Lane y en la Pista, así como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante la carrera.

16.6 En caso de no disputarse los entrenamientos oficiales cronometrados por causas de fuerza mayor, para la confección de las parrillas de la /as carrera/as, se tendrían en cuenta, en primer lugar, los tiempos de los Entrenamientos Libres. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputado o asistido al sorteo, se pondría al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se colocarán por orden de fecha de la inscripción.

16.7 Corresponde al Director de Prueba 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 establecidas en sus reglamentos (luz antiniebla trasera). Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

16.8 Todos los equipos deberán estar siempre en disposición de montar los faros originales del coche (entregados en su compra) por si el director de carrera considera que hay baja visibilidad, y, por tanto, sea obligatorio ponerlos.

17 PARRILLAS Y CARRERAS.

17.1 Al final de la sesión de entrenamiento oficial cronometrado se publicará una clasificación con el mejor tiempo de cada piloto firmada por el Director de Carrera.

17.2 Si, de acuerdo con lo establecido en los Arts. 28.12. y 28.13. (RDVC), se han celebrado 2 o más mangas de entrenamientos, y siempre que no existiese norma específica al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, la lista de vehículos estará compuesta por el mismo número de vehículos procedentes de cada manga de entrenamientos y los posibles suplentes procederán uno de cada manga.

17.3 Los Comisarios Deportivos, siendo consultado el comité organizador, pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una competición 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:

- No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.

- Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del Circuito, etc.) Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la Parrilla de Salida.
- 17.4 Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.
- 17.5 En el Formato principal, la parrilla de salida de la Carrera 1 será publicada al menos media hora antes del inicio de la carrera. La parrilla de salida de la Carrera 2 será publicada al menos media hora antes del inicio de la carrera.
- 17.6 **Carreras.**
- a) En el Formato principal se realizarán 2 carreras de 25 minutos cada una + 1 vuelta. En caso de otro formato se comunicará el mismo máximo en el briefing anterior a la prueba.
- b) Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que por causas de fuerza mayor crea que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) deberá informar al Director de Carrera con una antelación mínima de 1 hora antes de la salida de la carrera. Una vez firmada y publicada la parrilla oficialmente por los Comisarios Deportivos, ningún vehículo reserva será admitido.
- c) Cualquier vehículo clasificado en cualquiera de las carreras que no respete (sin autorización de los Comisarios Deportivos) el régimen de Parque Cerrado, para realizar alguna reparación o por alguna otra causa, quedará descalificado de la carrera celebrada.
- d) Se autoriza, en caso necesario, arrancar el vehículo con ayuda de una batería externa suplementaria, siempre que ésta sea utilizada por las personas del equipo autorizadas a estar en el Pit Lane.
- e) En la zona de Pit Lane **está prohibido empujar el vehículo para ponerlo en marcha**. Si éste no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor rapidez posible, en un lugar que no moleste a los otros participantes en su parada.
- f) Corresponde al Director de Prueba y/o al Director de Carrera, y sólo a ellos, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante la carrera, y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase PISTA MOJADA a la salida de 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 establecidas en sus reglamentos (luz antiniebla trasera). Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.
- g) Todos los equipos deberán estar siempre en disposición de montar los faros originales del coche (entregados en su compra) por si el director de carrera considera que la carrera se disputará en condiciones de baja visibilidad, y, por tanto, sea obligatorio ponerlos.
- 17.7 **Parque de pre-salida.** En las pruebas que se determine que deba haber un parque de pre-salida, este se confeccionará en el lugar y horario que indique el Reglamento Particular de la prueba, o será

comunicado durante el briefing. En estos pre-parques de salida los pilotos y equipos estarán a disposición de los Comisarios Técnicos para facilitarles la verificación de todas las medidas de seguridad, incluido el sistema de extinción, así como de la fijación de la publicidad obligatoria.

18 PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

La salida será parada. Será utilizado el procedimiento de salida parada genérico, cumpliendo así lo establecido en los artículos 31 y 32 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).

19 PARQUE CERRADO.

Además de lo estipulado en el 39 del RDVC, se establece lo siguiente:

- Un concursante que no se haya clasificado en la carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar en su vehículo sin conllevar penalización alguna.
- Un concursante clasificado en la 1ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los comisarios deportivos, podrá trabajar en su vehículo pero ocupará directamente la última posición de la Parrilla de Salida de la siguiente carrera.

20 TROFEOS.

20.1 Por carrera se establecerá una clasificación por cada una de las carreras que componen la prueba. Al final de cada una de las carreras de la prueba se celebrará una ceremonia de pódium y se entregarán los trofeos en base a la clasificación de las mismas:

- 1º Trofeo
- 2º Trofeo
- 3º Trofeo

20.2 También se entregarán trofeos para:

- **Piloto Junior** Se establecerán 3 trofeos para los 3 primeros pilotos Junior, cuyo límite de edad se fija en 19 años máximo el día de la carrera. Si no aspirasen a este trofeo como mínimo cuatro pilotos, solo se entregará trofeo primer clasificado..
- **Trofeo Femenino** -Se establecerán 3 trofeos por carrera para pilotos femeninas. Si no aspirasen a este trofeo como mínimo cuatro pilotos, solo se entregará trofeo a la primera clasificada.

20.3 Los pilotos que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar en la Ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento de este. Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del pódium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria.

21 PUNTUACIÓN - RESULTADOS A RETENER - TROFEOS Y PREMIOS

21.1 Los puntos por carrera.

a) Se adjudicarán los siguientes puntos por carrera, siendo cada clasificación de prueba la suma de los puntos de las 2 carreras.

b) Si algún piloto empatara en puntos al final de la prueba, el comité GR CUP tendrá en cuenta el mejor tiempo de la primera carrera para atribuir la posición. En caso de seguir empatados, será a criterio del comité siempre con tiempos y estadísticas razonables. En el caso de que un coche corra las dos carreras con pilotos diferentes, lógicamente cada piloto tendrá los puntos obtenidos en su única carrera.

c) Puntuación de cada carrera

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
Puntos	24	22	20	18	16	14	12	10	8	6	5	4	3	2	1

Vuelta rápida: 1 punto

d) Los tres primeros clasificados en cada carrera se dirigirán al término de esta al Pódium para recibir los trofeos correspondientes. Los pilotos llevarán el mono ignífugo con los logos oficiales de la GR CUP, con el cuello abrochado y la gorra oficial que les será facilitada. Su incumplimiento puede llevar a la descalificación de la competición.

e) En cada carrera se atribuirá un punto extra al piloto que realice la vuelta más rápida en carrera. Este punto será atribuido solo en el caso de que el piloto que lo haya obtenido haya clasificado en dicha carrera.

f) Si una carrera se interrumpe y no puede ser reanudada, no se atribuirán 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.

21.2 Se establece una clasificación por Prueba, sumando los puntos de las dos carreras. Habrá una clasificación exclusiva para los Junior.

21.3 **Pruebas con una carrera.** En el supuesto de que, por causa de fuerza mayor, se desarrollará una prueba con una sola carrera, la clasificación general será en base a los puntos de dicha carrera.

21.4 **Los premios en metálico por prueba** (suma de 2 carreras) serán los siguientes:

General										
Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Premio	3.000 €	2.000 €	1.000 €	800 €	600 €	400 €	200 €	200 €	200 €	200 €

Femenina			
Posición	1º	2º	3º
Premio	1.000 €	500 €	250 €

Junior			
Posición	8º	9º	10º
Premio	1.000 €	500 €	250 €

21.5 **Clasificación final GR CUP.**

- Se contabilizará el número de puntos conseguidos por los pilotos en la totalidad de las pruebas disputadas descontándose los dos peores resultados de carrera individual, indiferentemente de que sean en diferentes circuitos.
- No se podrán descontar aquellas carreras en las que se haya sido descalificado. En ningún caso el no haber tomado la salida podrá ser un resultado a retener al final de año.
- En caso de empate, ganará la posición quien haya conseguido el mayor número de "1º clasificado" en carreras, si hay empate se seguirá con 2º clas., 3º clas., etc... hasta deshacer el empate. Si continua, desempatará el mayor número de poles, después segundos etc.

21.6 **Premios finales GR CUP.**

- Los premios se recibirán por piloto clasificado.
- Clasificación absoluta GR CUP otorgará los siguientes premios en base a la clasificación final del certamen:

- 1º Campeón, 15.000 euros + Trofeo
- 2º Subcampeón, 10.000 euros + Trofeo
- 3º Clasificado 5.000 euros + Trofeo
- 1º Categoría Junior, 5.000 euros + Trofeo

2º Categoría Junior, 2.000 euros + Trofeo

3º Categoría Junior, 1.000 euros + Trofeo

1º Categoría Femenina 5.000 euros + Trofeo

2º Categoría Femenina 2.000 euros + Trofeo

3º Categoría Femenina 1.000 euros + Trofeo

Trofeo al mejor equipo clasificado

Entrega de placa conmemorativa a todos los participantes de la GR CUP Spain

c) Para recibir los premios, es obligatorio asistir a la entrega de premios de Final del certamen.

d) Los premios de cualquier prueba valedera para la GR CUP caducarán a los 3 meses de hacerse público el Resultado Oficial de cada carrera, según se establece en el artículo 24.5 correspondiente de las PCCCTCE.

22 CÁMARAS ON BOARD

22.1 Será obligatorio el montaje de una cámara en el interior del habitáculo que deberá estar instalada de forma segura según las indicaciones incluidas en el Anexo 9 "Montaje de cámaras interiores y exteriores" de las PCCCTC de España. Se recomienda la AIM SmartyCam HD Rev. 2.1.

22.2 El concursante será el responsable de su buen funcionamiento en todo momento; la memoria de la cámara deberá tener capacidad de almacenamiento de imágenes, al menos, para toda la duración de la sesión de entrenamientos o de la carrera completa en la que participe el vehículo, y las imágenes registradas por la misma estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de poder verificar un eventual incidente, y de resolver una eventual Reclamación o la imposición de una sanción referente al mismo.

22.3 La orientación de ésta debe ser hacia delante y paralela al eje longitudinal del vehículo.

22.4 La instalación y sujeción de estas cámaras deberá ser verificada por los Comisarios Técnicos.

22.5 Las imágenes estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de resolver una eventual Reclamación o sanción.

22.6 De acuerdo con lo establecido en el citado Artículo 9 de las Prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, las imágenes son propiedad de GR CUP, por lo que se prohíbe a los participantes cualquier manipulación o mal uso de ellas. Igualmente queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o Internet sin la debida autorización del Comité Organizador.

23 HÁNDICAPS

23.1 Definición: Se denominan hándicaps a los pesos con los que se penalizan los vehículos según su clasificación obtenida por el piloto en cada prueba (balance del fin de semana), aumentándose o

disminuyéndose según lo reglamentado.

- 23.2 En el caso de que un vehículo participante, cambie de piloto, el hándicap se mantendrá para el piloto. Es decir, el hándicap es siempre “propiedad” del piloto y no del vehículo.
- 23.3 Los hándicaps se entenderán como una adición al peso del vehículo. Dichos hándicaps existirán físicamente, y deberán ser incorporados, independientemente del peso que presente el vehículo y del piloto.
- 23.4 Los diferentes hándicaps, tendrán que ser ubicados en una zona habilitada para ello, siendo estos presentados en verificaciones previas para su precintado y uso durante toda la prueba.
- 23.5 Los únicos hándicaps permitidos, así como su elemento de unión al vehículo, se deberán de obtener en el servicio de recambios oficial de la TOYOTA GAZOO RACING CUP SPAIN. La ubicación, fijado y precintado, se deberán realizar conforme a lo establecido en el Reglamento Técnico de la TOYOTA GAZOO RACING CUP SPAIN.
- 23.6 Los pilotos que finalicen entre los tres (3) primeros clasificados de la prueba, estarán afectados por la siguiente tabla de hándicaps:

POSICIÓN	PESO A AÑADIR (kg)
1º	30 kg
2º	20 kg
3º	10 kg

Estos hándicaps, se harán efectivos en la siguiente prueba calendada, y, la adjudicación se hará de acuerdo con la clasificación oficial de la prueba realizada.

- 23.7 Un mismo piloto podrán sumar, como máximo 60 kg de hándicap. La TOYOTA GAZOO RACING CUP SPAIN se reserva el derecho de modificar los hándicaps.
- 23.8 Los pilotos participantes, podrán disminuir su hándicap para la siguiente prueba calendada, de mayor a menor valor obtenido, en el supuesto de:
- Obtener un resultado superior a un tercer lugar (4º o peor) en la última prueba realizada.
 - No haber participado en la prueba anterior calendada.

24 ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO.

- 24.1 El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente la RFEDA a petición del Comité Organizador podrán modificarlo a través de los correspondientes anexos y/o comunicados.
- 24.2 Dichas rectificaciones serán comunicadas a través del Tablón de Anuncios, (WEB) independientemente de que adicionalmente se pueda informar a los concursantes debidamente inscritos a GR CUP, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

25 APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

- 25.1 Los casos no previstos en el presente Reglamento y las dudas que pudieran derivar de su interpretación serán resueltos por los Comisarios Deportivos, con la opinión o el asesoramiento del Comité Organizador.
- 25.2 La versión en castellano prevalece respecto de las versiones traducidas en caso de duda o contradicción.

