

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

REGLAMENTO DEPORTIVO

Art. 1º – ORGANIZACIÓN

1.1. El Circuito de Navarra, organiza la Copa Open Circuito de Navarra, bajo la autorización de la Federación Navarra de Automovilismo.

- Campeonato Navarro de Velocidad - Clase 1
- Campeonato Navarro de Velocidad - Clase 2
- Campeonato Navarro de Velocidad - Clase 3
- Campeonato Navarro de Velocidad - Clase 4
- Campeonato Navarro de Escuderías.
- Trofeo Navarro de Turismos Clásicos
- Trofeo Navarro de Prototipos

1.2. Los reglamentos aplicables serán los relacionados en el artículo 6.1 de las PP.CC. 2011.

Art. 2º - ASPIRANTES

Será de aplicación lo especificado en el Art. 2 de las PP.CC. 2011.

Art. 3º - VEHÍCULOS ADMITIDOS

3.1. En los Campeonatos de Velocidad serán admitidos los vehículos Turismos conformes a la normativa de uno de los siguientes grupos:

A, N, R, GT, A2, S1600, S2000, X y Silueta

3.2. Los Turismos serán clasificados por clases atendiendo al siguiente criterio:

- Clase 1: turismos hasta 1600 cc
- Clase 2: turismos desde 1601 cc hasta 2000 cc
- Clase 3: turismos de más de 2000 cc
- Clase 4: vehículos de grupos GT, Silueta o similares

3.3. En caso de motores sobrealimentados la cilindrada nominal se multiplicará por 1,7 para motores de gasolina y por 1,5 para motores diesel cuya cilindrada sea superior a los 1.600 cc, recalificando el automóvil en la clase correspondiente a la cilindrada resultante de esta multiplicación.

3.4. Los automóviles fuera de homologación serán incluidos en los siguientes tipos de grupo X:

- X: vehículos sin homologación.
- XA: vehículos de grupo A con homologación caducada.
- XN: vehículos de grupo N con homologación caducada.

3.5. En el Trofeo de Turismos Clásicos serán admitidos todos aquellos Turismos con fecha de fabricación anterior al 31 de diciembre de 1986.

3.6. En el Trofeo de Prototipos serán admitidos los vehículos CM, CN, Radical, Legend Car, Mit Jet Barquetas y similares. Los vehículos de este grupo deberán ser autorizados por el departamento técnico de la F.N.A.

3.7. El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera se detallará en el Reglamento Particular del Meeting.

3.8. El Trofeo de Prototipos siempre disputará mangas independientes al resto de categorías. En caso de no alcanzar la cifra mínima estipulada, la categoría no podrá disputar la prueba en cuestión.

Art. 4º - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

4.1. Los derechos de inscripción, aceptando la publicidad contratada por el Organizador, se establecen en en 300 € .

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

Art. 5º ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

5.1. La atribución de puntos se hará de acuerdo a los baremos de las clasificaciones por clases con las siguientes puntuaciones: 1º- 20 puntos, 2º- 15 p., 3º- 12 p., 4º- 10 p., 5º- 8 p., 6º- 6p., 7º- 4p., 8º- 3 p., 9º- 2p. y 10º- 1p.

5.2. La puntuación para el Campeonato de Escuderías se obtendrá con la suma de los puntos obtenidos por todos los pilotos de los equipos inscritos por cada Concursante, situados en los diez primeros puestos de cada clase en el caso de los turismos, e igualmente por los 10 primeros puestos de clásicos y prototipos, contabilizando sólo los concursantes que representen una Escudería/Club que disponga de licencia con territorialidad navarra, no puntuando ni bloqueando puntos los Concursantes Individuales o Escuderías/Clubes que no sean de territorialidad navarra. La puntuación quedará definida según el baremo reflejado en el Artículo 5.1. del presente Reglamento.

Art. 6º - REGLAMENTO PARTICULAR

Será de aplicación lo especificado en el Art. 6 de las PP.CC. 2011.

Art. 7º - INSCRIPCIONES

7.1. Será de aplicación lo especificado en el Artículo 12 de las PP.CC. 2011.

7.2. Un Concursante podrá inscribir a uno o dos pilotos con un mismo vehículo.

Art. 8.- SEGUROS

Será de aplicación lo especificado en el Artículo 9 de las PP.CC. 2011.

Art. 9.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS.

Será de aplicación lo especificado en el artículo 14 de las PP.CC. 2011.

Art. 10. - NUMERO DE COMPETICIÓN (DORSAL)

Será de aplicación lo especificado en el artículo 26 de las PP.CC. 2011.

Art 11º - DESARROLLO DE LOS MEETINGS

11.1. En cada prueba se programará al menos una manga de entrenamientos oficiales cronometrados, de un mínimo de 20 minutos efectivos, si bien se recomienda que el número de entrenamientos oficiales cronometrados, obligatorio en las carreras de resistencia, sea de dos mangas.

11.2. Las carreras podrán ser:

- a.) **Sprint:** A un determinado número de vueltas, igual en cada una de las carreras programadas en cada prueba, siendo la distancia a recorrer en cada una de ellas de entre 30 y 60 kilómetros con una duración máxima de la carrera de 30 minutos, debiéndose especificar en el Reglamento Particular de cada prueba el número de vueltas a completar.
- b.) **Resistencia:** con una duración máxima de 50 minutos más 1 vuelta, debiéndose especificar en el Reglamento particular de cada prueba el tiempo máximo estipulado.

En cada meeting se programarán dos carreras si son al sprint y un máximo de dos si son de Resistencia.

Cada carrera puntuará individualmente para el Campeonato Navarro de Velocidad 2011.

11.3. Las parrillas de salida de las carreras quedarán definidas bajo el siguiente criterio:

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

a.) En caso de disputarse dos carreras y una sola sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, la parrilla de salida de la primera carrera quedará conformada con el mejor tiempo obtenido por cada piloto y la de la segunda carrera según la clasificación de la primera carrera.

b.) En caso de disputarse dos carreras y dos sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados, la parrilla de salida de la primera carrera quedará conformada con el mejor tiempo obtenido en la primera sesión de entrenamientos y la de la segunda carrera con el mejor tiempo obtenido en la segunda sesión de entrenamientos.

c.) En el caso de que haya dos pilotos en el mismo equipo, cada uno de ellos disputará una de las sesiones de entrenamiento oficial cronometrado, en caso de haber dos sesiones, ocupando la posición en la parrilla de salida de la carrera según el resultado obtenido en los entrenamientos, debiendo disputar la misma serie en carrera que en entrenamientos (primera o segunda).

Si sólo se disputase una sesión de entrenamientos se tendría en cuenta el mejor tiempo obtenido por cualquiera de los dos pilotos, no siendo obligatorio que ambos disputen la tanda.

El piloto denominado "1" disputará la 1ª Carrera y el piloto denominado "2" disputará la segunda carrera.

d.) En caso de que el equipo esté formado por un solo piloto y se disputen dos sesiones de entrenamiento, este disputará las dos tandas de entrenamientos oficiales cronometrados, ocupando en las dos carreras el puesto obtenido en cada una de las sesiones.

11.4. En las carreras de resistencia deberá realizarse como mínimo una parada en Pit Lane para cambio de piloto, con una duración de la misma que deberá estipularse en el Reglamento Particular de la prueba. Esa parada será obligatoria incluso para los equipos formados por un solo piloto.

En el reglamento de la prueba, también deberá reflejarse la ventana durante la cual deberá llevarse a cabo el cambio de piloto.

Ningún piloto podrá conducir más del 60% del tiempo total de carrera.

Durante el proceso de la parada para cambio de piloto se podrán llevar a cabo labores de repostaje y cambio de neumáticos.

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la vía lenta del Pit Lane que se encuentre frente al box asignado a cada participante, o en el interior del mismo. Durante la carrera, en las paradas del vehículo sólo se autoriza la intervención al mismo tiempo de 4 personas. Si el piloto está a bordo del vehículo, no contará entre las 4 personas, siempre que no forme parte activa en la parada del vehículo. La única tarea que puede realizar dicho piloto es ayudar al piloto entrante.

Si un piloto sobrepasa su box antes de haberse parado o a la salida de su box tiene problemas en su vehículo en la vía rápida, no puede volver el coche al box más que siendo empujado, siguiendo las instrucciones de los oficiales de pit lane. El incumplimiento de esta norma llevará consigo una penalización de 2 vueltas.

En las paradas en box o en pit lane, el piloto deberá en todos los casos parar el motor, el cual podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas y reglajes, pero en ningún caso cuando se esté realizando el repostaje.

El repostaje se efectuará en la vía lenta del pit lane y deberá hacerlo cada equipo por sus propios medios, los cuales deberán prever una persona con mono ignífugo y medios para las labores de repostaje, así como de extinción de incendios para posibles situaciones de emergencia. El repostaje no tendrá una duración mínima, ni se limita en número SIENDO OBLIGATORIO EL USO DE PETACAS ó BIDONES equipados con manguera flexible o bombas mecánicas, no estando autorizado el uso de embudos, ni bombas eléctricas.

Se recomienda utilizar una toalla empapada en agua que cubra la mitad de la rueda posterior que queda debajo de la boca de gasolina, con el fin de evitar riesgos en caso de que se derrame gasolina.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

El mono de la Asistencia y la Petaca, podrán ser Verificados en las Verificaciones Técnicas Previas o a lo largo de la prueba.

Queda prohibido bajo pena de EXCLUSIÓN circular por la línea de pit lane con gasolina.

Art 12º - INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

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

12.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

12.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será, siempre que sea posible, comunicada inmediatamente y por escrito al mismo.

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

12.4. El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

12.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el C.D.I., debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 cm. y las rojas y de cuadros de 90 x 110 cm. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

12.6. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación.

12.7. La presentación de una o más banderas amarillas indican la presencia de un peligro en la pista o en sus inmediaciones. En consecuencia, los pilotos deberán necesariamente aminorar su velocidad estando preparados para cambiar su dirección o parar, estando taxativamente prohibido adelantar a otros participantes.

Cualquier piloto que no reduzca de forma clara su velocidad en presencia de bandera amarilla será sancionado por los Comisarios Deportivos, como mínimo, con la anulación de su mejor tiempo de vuelta conseguido por él durante esa sesión de entrenamientos además de la vuelta realizada en situación de bandera amarilla.

Esta misma infracción cometida en carrera será sancionada con un "Drive Through" o adición de tiempo al final de dicha carrera a criterio de los Comisarios Deportivos.

En casos cuya gravedad así lo requiera, tanto en entrenamientos como en carrera, podrá llegar hasta la exclusión de la prueba, a juicio de los Comisarios Deportivos.

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

12.9. Por otra parte, la llamada de un piloto al pit lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en el siguiente paso por la entrada a pit lane después de que la misma es presentada.

Art 13º - SANCIONES

13.1. Los Comisarios Deportivos pueden infligir tanto las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan – a su exclusivo criterio – en virtud del C.D.I.. Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Carrera y/o Competición.

13.2. "Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

- Suponga la interrupción de la carrera en aplicación del presente Reglamento.
- Constituya una violación del Reglamento o del C.D.I..
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- Empuje a un piloto fuera de la pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del automóvil o las competiciones.

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

13.4. Si un piloto está implicado en una colisión o en un “Incidente”, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo de los Comisarios Deportivos, siempre que haya sido informado por ellos en los 30 minutos siguientes a la finalización de la carrera.

13.5. Los Comisarios Deportivos podrán infligir una de las siguientes sanciones a cualquier piloto implicado en un “Incidente”:

- a.) Amonestación.
- b.) Multa en metálico.
- c.) Penalización de paso por pit lane (Drive Through) o de tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- d.) Parada en el pit lane (Stop & Go).
- e.) Penalización en Tiempo.
- f.) Exclusión.

13.6. Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Tribunal de Disciplina de la .F.N.A. sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un “Incidente”.

13.7. El Tribunal de Disciplina de la .F.N.A.. podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un “Incidente” de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la F.N.A.

13.8. Como norma general, las infracciones cometidas en los entrenamientos oficiales llevarán consigo la anulación del tiempo conseguido por el piloto en cuantas vueltas se estime oportuno, pudiendo, a juicio de los Comisarios Deportivos, en casos cuya gravedad así lo requiera llegar hasta la exclusión de la prueba. No obstante lo anterior, los Comisarios Deportivos podrán aplicar, a su exclusivo criterio, las siguientes penalizaciones:

- a.) Si un participante ha cometido una infracción en entrenamientos oficiales, podrá ser aplicada una penalización en tiempo a sumar al conseguido en carrera.
- b.) Asimismo podrá aplicarse una penalización de Drive Through o de Stop & Go en la carrera. Las sanciones antes reseñadas, deben establecerse indicando el momento de su aplicación (como norma habitual en las tres primeras vueltas de la carrera).
- c.) A las penalizaciones que consistan en una cantidad de tiempo a acumular al realizado por un piloto, o en una pérdida de los mejores tiempos realizados en una o varias vueltas, o en una pérdida de puestos en la clasificación de una sesión de entrenamientos o de una manga clasificatoria determinante del orden de salida o del derecho a participar en otra manga clasificatoria o en una carrera final posterior, dentro de un mismo meeting, y siempre que no sean los supuestos establecidos en el Art. 152 del CDI, los Comisarios Deportivos deberán aplicar la siguiente norma:

Si la aplicación efectiva de este tipo de penalizaciones quedase en suspenso como consecuencia de la manifestación de la intención de apelar del interesado afectado; una vez que la sanción resultare efectiva y aplicable, -ya sea porque finalmente no se llegue a interponer en tiempo y forma la apelación anunciada, o por resultar ésta expresamente desestimada por resolución firme del órgano competente-, la sanción será aplicada -de hecho- de la siguiente forma:

1./ En primer lugar, se aplicará y computará la penalización sobre la clasificación final de la sesión o manga clasificatoria en la que se produjo el incidente que la motivó, y se establecerá una clasificación revisada.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

2./ Si la nueva posición que ocupe el interesado en la clasificación revisada, implicase que este no habría tenido derecho a participar en otra manga clasificatoria o carrera del mismo meeting, el piloto afectado será excluido de la clasificación final de todas las mangas clasificatorias o carreras posteriores del meeting, cuyo derecho a participar en las mismas hubiese resultado afectado por la aplicación de la penalización impuesta en la sesión o manga en la que se produjo el incidente.

3./ Si la nueva posición que ocupe el interesado en la clasificación revisada, implicase que este sí habría tenido derecho a participar en otra manga clasificatoria o carrera posterior del mismo meeting, pero tomando la salida desde una posición distinta en la parrilla, se estará a lo siguiente:

3.a./ Si la penalización consistía en una cantidad de tiempo a acumular al tiempo de referencia realizado por el piloto en la vuelta determinante de la parrilla o en la clasificación de la manga clasificatoria, esta misma cantidad de tiempo se añadirá al realizado por el piloto en las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras, del mismo meeting, posteriores a aquella en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, y se modificarán -en consecuencia- las clasificaciones finales de todas ellas.

3.b./ Si la penalización consistía en una pérdida de posiciones en la parrilla de salida de una manga clasificatoria o de una carrera, el piloto afectado perderá el mismo número de posiciones en las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras, del mismo meeting, posteriores a aquella en la que se produjo el hecho que provocó la penalización, cuyas clasificaciones deberán ser también modificadas en consecuencia.

4./ Si como resultado de las modificaciones de las clasificaciones llevadas a cabo en aplicación de las normas del “apartado 3” anterior, se diera el caso que el piloto afectado llegase a perder el derecho a participar en una siguiente manga clasificatoria o carrera, será de aplicación lo dispuesto en el “apartado 2”, y el afectado será excluido de las clasificaciones finales de todas las mangas o carreras cuyo derecho a participar en ellas se hubiese visto afectado por la aplicación de la penalización.

13.9. En 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 Deportivos la consideran insuficiente, por una parada en pit lane (Stop & Go) de tantos segundos como consideren oportuno, pudiendo elevarla finalmente hasta la exclusión en aquellos supuestos cuya gravedad así lo requiera.

13.10. Penalizaciones en tiempo.

En el caso de que los Comisarios Deportivos decidieran imponer una penalización de Paso por pit lane (Drive Through) o de tiempo (Stop & Go), se aplicará el procedimiento siguiente:

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 entregará 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 se ha señalado en el puesto de Dirección de Carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de tres vueltas completa antes de entrar en el pit lane.

c.) Definiciones:

c.1.) Paso por pit lane (Drive Through): acceder al pit lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.

c.2) Parada en el pit lane (Stop & Go): acceder al pit lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado 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 VEINTICINCO SEGUNDOS, mas los DIEZ CITADOS, aumentándose en múltiplos de CINCO segundos.

d.) En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stops & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando esté 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, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Todas las

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las 3 vueltas.

f.) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las 3 últimas vueltas o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:

f.1) Paso por pit lane (Drive Through): 25 segundos.

f.2) 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.

13.11. Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los Art. 160 o 161 del Código Deportivo Internacional.

Art 14º - CONDICIONES GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

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

14.2. En todas las pruebas puntuables para el Campeonato Navarro de Velocidad es obligatorio que todos los vehículos vayan provistos de un "transponder" de cronometraje automático de la marca AMB. Los concursantes que no dispongan del mismo deberán abonar una fianza o un alquiler, según lo estipulado por el organizador de cada prueba en el Reglamento Particular de la misma.

14.3. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los vehículos para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

Art 15º - DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES.

15.1. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados).

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.

15.2. Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad, perros guía etc.), en la zona de paddock, boxes, pit lane, pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

15.3. Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los boxes, pit lane y Pista.

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

15.5. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito que se encuentre en la zona de paddock, en los boxes, o dentro del pit lane, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo.

15.6. Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del pit lane dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la prueba 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.

15.7. 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.

15.8. 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.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

15.9. Todo el material – incluidos los neumáticos – deberá estar en el interior de los boxes.

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

Art 16º - DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

16.1. 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.

16.2. Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:

a.) Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del pit lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.

b.) Durante la carrera: desde la apertura del pit lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.

A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

16.3. 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.

16.4. La circulación por el pit lane, tanto durante los entrenamientos como durante la carrera se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad inferior a 60 Km./h.

16.5. Está prohibido empujar un vehículo en pit lane, a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada.

16.6. 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.

16.7. Un piloto no puede en ningún caso empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Comisarios.

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

16.9. 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 abandonen el mismo de los que circulan normalmente por la pista, salvo en casos de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

16.10. Asimismo entrar en la zona de desaceleración traspasando la línea continua de separación con la pista está prohibido.

16.11. 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.

16.12. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de exclusión.

16.13. 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.

16.14. - En particular está prohibido:

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

- a.) 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.
- b.) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos en la totalidad de los mismos y en carrera.
- c.) Las sanciones por incumplimiento de este artículo están previstas en este Reglamento, pudiendo llegar, a la exclusión de la prueba si entraña peligro inminente para otros participantes, con independencia de que sea la primera o la segunda vez que se realice.

16.15. Durante la carrera, un vehículo que se encuentra sobre la pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro vehículo cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe ceder el derecho de paso al otro vehículo, ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

16.16. Si el piloto del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los comisarios deberán señalarle el hecho por medio de la bandera azul, advirtiéndole así que otro piloto quiere sobrepasarlo, debiendo respetar la bandera azul señalizada.

16.17. - 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. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada con la anulación de tiempos de entrenamientos o con una penalización en tiempo, a criterio de los Comisarios Deportivos.

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

16.19. Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la pista para evitar ser adelantados por otro conductor podrán ser sancionados, pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

16.20. 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, la bandera azul será presentada a los conductores.

16.21. La penalización infligida 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 exclusión.

16.22. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista), podrá entrañar la exclusión de la carrera de los pilotos en cuestión.

16.23. 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, ni suponga una molestia a otro participante o 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 siguientes:

- a.) En entrenamientos, con la anulación de los tiempos que los CC.DD. estimen oportunos y que –como mínimo- serán los que pudiera hacer después del rescate.
- b.) En carrera, Exclusión.

Si la asistencia de los oficiales de pista es necesaria para recuperar un vehículo parado, sin la intervención de asistencia mecánica externa, se sancionará a criterio de los Comisarios Deportivos.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

16.24. Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.

16.25. Todo vehículo abandonado por su conductor 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.

16.26. 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.

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

16.28. 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 de su vehículo, tanto en entrenamiento como en carrera.

Art 17º - NEUMÁTICOS

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

17.2. 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.

17.3. 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 del Meeting, salvo que el Reglamento del Certamen expresamente lo autorice.

17.4. No existe limitación de neumáticos durante los entrenamientos y carrera.

17.5. Situación de pista mojada.

17.5.1. En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Carrera, la elección de neumáticos es libre.

17.5.2. La utilización simultánea de neumáticos slick y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, esta prohibido en cualquier circunstancia.

Art 18º - PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES

18.1. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a pit lane por la zona de desaceleración.

18.2. Con el fin de evitar cualquier duda, el pit lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo:

a.) VÍA RÁPIDA: la más próxima al muro de separación entre la pista y el pit lane. Todo vehículo que se encuentre en cualquier momento, en esta vía, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

b.) VÍA INTERIOR: la vía más próxima a los boxes, por este motivo es la única zona de pit lane donde está permitido trabajar en los vehículos.

18.3. Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente. Los vehículos sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

18.4. No está autorizado recibir asistencia en el interior del box una vez el vehículo haya salido del mismo.

18.5. La colocación 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.

18.6. Si un piloto sobrepasa su box, o la zona asignada para su equipo en la vía interior, antes de haberse parado, sólo puede acceder a su zona empujando.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

18.7. En un meeting en el que se celebren varias pruebas, los concursantes 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.

18.8. Si un vehículo es autorizado a moverse por el pit lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha. Queda terminantemente prohibido circular marcha atrás o en sentido contrario por el pit lane, bajo pena de sanción.

Art 19º - ENTRENAMIENTOS OFICIALES (libres, cronometrados y Warm Up)

19.1. Existen 3 tipos de entrenamientos oficiales:

a.) **Entrenamiento Libre:** Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el meeting. En caso de realizarse, se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.

b.) **Entrenamiento Oficial cronometrado:** 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, excepto los casos autorizados en el artículo 11.3.c. de este Reglamento.

c.) **Warm Up:** Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera. Éste entrenamiento se realizará siempre bajo autorización de la F.N.A..

19.2. Habrá, al menos, una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados de una duración mínima efectiva de 20 minutos por carrera.

19.3. Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y haber realizado un tiempo que le califique, excepto los casos contemplados en el artículo 11.3.c. de este Reglamento.

19.4. - 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 encuentran ya circulando por la pista.

19.5. 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.

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

19.7. 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.

19.8. 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.

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

19.10. 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.

19.11. Si el número de vehículos inscritos en alguna prueba superase el número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos, siempre que sea autorizado por el organizador, se organizarán tantas mangas de entrenamientos como fuere necesario dividiendo a los vehículos según

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

determinen los reglamentos Deportivos Particulares o, en los casos no previstos, según el criterio, del Organizador, con el acuerdo de la .F.N.A.

19.12. Con el fin de evitar las posibles diferencias de condiciones de entrenamiento que pudieran presentarse cuando se celebren 2 o más mangas, y si no existe norma específica al respecto en el Reglamento Deportivo Particular correspondiente, se clasificarán para tomar parte en la carrera el mismo número de vehículos de cada una de las mangas de entrenamiento.

19.13. El intervalo entre el fin de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados y el principio de la carrera, caso de celebrarse en la misma jornada, nunca podrá ser inferior a 1 hora.

Art 20º - INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

20.1. Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos a causa de 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.

20.2. La decisión de parar la carrera o 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 (en el caso de ser nombrado).

20.3. El Director de Carrera puede 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. Salvo imposibilidad manifiesta este tiempo deberá ser recuperado, al menos para cumplir los mínimos de entrenamientos oficiales cronometrados. Sólo en los casos de entrenamientos libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

20.4. 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.

20.5. Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus boxes, estando prohibido adelantar.

20.6. Si un piloto no aminora la velocidad y realiza un tiempo más rápido bajo el procedimiento de "Full Yellow", le será aplicada la sanción establecida en el Anexo I.

Art 21º - PARRILLA DE SALIDA

21.1. Al final de la(s) sesión(es) de entrenamiento(s) oficial(es) cronometrado(s) se publicará,
a.) en el caso de dos sesiones, una clasificación de cada sesión con el mejor tiempo de cada piloto, firmada por el Director de Carrera.
b.) en el caso de una única sesión, una clasificación con el mejor tiempo, así como el segundo mejor tiempo obtenido por cada piloto y firmada por el Director de Carrera.

21.2. Si 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 suplentes contemplados, uno de cada manga.

21.3. 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:
a.) No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.
b.) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, etc.)
c.) Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

21.4. Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.

21.5. La parrilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera 30 minutos antes de la hora oficial de salida de la prueba. Si se retiraran 1 ó más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, los espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

Todo participante que se retire del meeting sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera será sancionado de acuerdo con lo previsto en el art. 27 de las PPCC 2011.

21.6. Si 2 ó más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

21.7. El piloto que obtenga la primera posición de la parrilla tomará la salida de la carrera en la posición de la parrilla marcada como "pole position" en cada circuito o, en un nuevo circuito, aquella que haya sido designada como tal por la F.N.A.

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

Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá del pit lane.

Art 22º - PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO

22.1. Durante la salida de una carrera, en el muro de pit lane no debe haber ninguna persona, excepto las personas encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

22.2. Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 12 minutos. La F.N.A. podrá autorizar un procedimiento más largo.

22.3. Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

22.4. Todo participante que haya realizado una falsa salida será sancionado con la penalización prevista en este Reglamento, pudiendo elevar los Comisarios Deportivos la sanción en caso de que lo entiendan conveniente por las circunstancias que concurran en el caso concreto.

22.5. Antes de que se abra el pit lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.

22.6. 12 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del pit lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. 5 Minutos más tarde se cerrará el pit lane encendiéndose la luz roja en el semáforo del pit lane.

22.7. La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante el siguiente procedimiento.

Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Estos paneles de señalización irán acompañados de una señal sonora. Estas señales tienen los mismos significados que las señales luminosas descritas en el procedimiento b.

22.8. Inicio de la vuelta de formación:

a.) En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "pole position". Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista. Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

El inicio de la vuelta de formación se indicara mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.

b.) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

c.) Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de pit lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.

d.) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.

e.) Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla. En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la pole position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.

f.) Cualquier piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el pole position ocupe su posición en la parrilla de salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.

g.) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a pit lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

h.) Una penalización en tiempo será impuesta a todo piloto que, a criterio de los Comisarios Deportivos, haya adelantado sin necesidad a otro piloto durante la vuelta de formación.

22.9. Durante la vuelta de formación queda prohibido:

a.) Efectuar ensayos de salida.

b.) Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.

c.) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Carrera en el briefing.

d.) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

22.10. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y los que deban salir desde el pit lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de pit lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.

22.11. Cambio de condiciones meteorológicas:

a.) Antes de la apertura del pit lane:

a.1.- Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes que el pit lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de los 5 habituales.

a.2.- Esta información se realizará mostrando a la salida del pit lane un cartel negro con un número "10" (DIEZ MINUTOS) en blanco.

a.3.- En el semáforo de la salida del pit lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista.

a.4.- Durante este tiempo los vehículos podrán salir de pit lane para acceder a la parrilla.

a.5.- En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, a una velocidad muy moderada, el pit lane entre cada vuelta sin poder en ningún caso atravesar la parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el pit lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será sancionado de acuerdo con lo establecido en este reglamento.

a.6.- Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

b.) Después del cierre de pit lane:

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

b.1.- Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 Minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.

b.2.- A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento standard.

c.) Salida inminente de carrera:

c.1.- Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera solicitando que sean presentados los siguientes paneles: el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" será presentado simultáneamente con un panel indicador "10'" (DIEZ MINUTOS) sobre fondo rojo.

c.2.- Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10'" (DIEZ MINUTOS) (fondo rojo).

c.3.- Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 Minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.

c.4.- Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 Minutos, se reiniciará el procedimiento de salida standard a partir del panel de 5 Minutos

c.5.- Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los 10 Minutos siguientes a la presentación del panel indicador "10'" (DIEZ MINUTOS) sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significará una demora suplementaria de 10 Minutos antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

22.12. - Cualquier presentación de un panel indicador de "10'" (DIEZ MINUTOS) deberá ir acompañada de un aviso sonoro

Art 23º - PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA

23.1. La parrilla tendrá una formación escalonada 1x1.

23.2. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

23.3. 5 minutos antes de la salida, el Safety Car, con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el pit lane.

23.4. Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Un Comisario, portando un panel sobre el cual figure el número de la línea de parrilla, se mantendrá de pie detrás del muro. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estérter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo. Si el procedimiento utilizado es el de luces, una vez que se muestre la bandera verde al final de la parrilla, el starter iniciará el procedimiento: se encenderá cada segundo una de las 5 luces del semáforo. Cuando estén todas encendidas, la salida se dará apagando todas las luces rojas del semáforo.

Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado. Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será llamado al pit lane por medio de una bandera negra para ser sancionado de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

23.5. Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:

Si un vehículo tiene un problema que puede hacer peligrar la salida, su piloto puede indicarlo rápidamente, y el Comisario de Parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla.

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, mostrará bandera roja y un panel

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

indicativo de “Vuelta de Formación Adicional”, ocho segundos después agitará la Bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema. Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrara el panel de vuelta de formación adicional. 8 segundos después se encenderán las luces verdes del semáforo, y los vehículos que puedan hacerlo completaran una vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causante(s) del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al pit-lane, y su lugar de la Parrilla quedará vacante.

El equipo de dicho vehículo puede en pit-lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el pit-lane.

Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el pit-lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

23.6. No obstante lo anterior, si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación y el Director de Carrera decide que la Salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores, se seguirá el siguiente procedimiento:

Si la luz roja no ha sido aún encendida, el Director mostrara una bandera roja, dejando luz roja encendida y sacara un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

En este caso, los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta. Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrara el panel de salida retardada o start delayed.

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que su vehículos puedan hacerlo.

Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un Oficial con una bandera amarilla se situará prudencialmente junto al vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En ese momento el vehículo puede arrancar y su lugar de parrilla quedará vacante.

Si varios pilotos se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la parrilla respetará el orden de su posición relativa en la parrilla anterior.

23.7. En el caso en que sea necesario aplicar el Art. 23.6, la prueba contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.

23.8. Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el Art. 23.6.

23.9. Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida, los comisarios de pista deben empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor. Si después de varias tentativas, el vehículo no se pone en marcha, los comisarios de pista lo empujarán hasta pit lane por el acceso más práctico, donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.

23.10. Bajo circunstancias excepcionales, el procedimiento de salida parada podrá realizarse con un vehículo de seguridad. En este caso, cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el vehículo de seguridad encenderá sus luces destellantes amarillas. Esta es la señal que indicará a los conductores que la salida será dada tras el vehículo de seguridad. Cuando se encienda la luz verde, el vehículo de seguridad abandonará la parrilla con el resto de los vehículos siguiéndolo a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. No habrá vuelta de formación y la salida será dada cuando el líder cruce la línea de salida por primera vez.

Está permitido el adelantamiento, sólo durante la primera vuelta de actuación del Vehículo de Seguridad, cuando un vehículo se retarda al abandonar la parrilla y el resto de los vehículos no pueden evitar el adelantamiento sin retrasar al resto de la parrilla de forma indudable. En este caso los pilotos podrán únicamente adelantar para restablecer el orden original de salida.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

Todo piloto retrasado en salir de su puesto en la parrilla de salida, y que hubiera permanecido inmóvil cuando el resto de los vehículos haya cruzado la línea de salida, no podrá adelantar a otro vehículo en movimiento y deberá formar al final del grupo, en el orden en que abandonaron la parrilla.

Una penalización en tiempo podrá ser impuesta a todo piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, hubiera adelantado innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

Art 24º - PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA

24.1. La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2x2.

24.2. Cuando se muestre el panel de 5' (CINCO MINUTOS) el "leading car" o vehículo de lanzamiento, encenderá sus luces destellantes amarillas.

24.3. Con la pancarta de 15" (QUINCE SEGUNDOS) el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

24.4. Tras la pancarta de 15" (QUINCE SEGUNDOS) se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento.

24.5. Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

24.6. Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.

24.7. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / verde) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

24.8. El pole position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se de la señal de salida. En caso contrario, el pole position será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos.

24.9. Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente, dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.

24.10. Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

24.11. En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:

a.) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.

b.) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas. Los vehículos, bajo la dirección del pole position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el pit lane, iniciando una nueva vuelta de formación.

c.) Si el vehículo pole position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del pole position pasaría a desarrollarlas el vehículo que ocupaba la segunda posición de la parrilla.

En los casos a) y b), y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempo), se considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

Art 25º - CARRERA

25.1. Durante la carrera los pilotos saldrán del pit lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente a la salida del pit lane, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista para avisar de posibles adelantamientos.

25.2. En el supuesto en el que el semáforo rojo del Pit Lane se encuentre encendido durante la carrera, los vehículos no podrán acceder a pista. Esa infracción será sancionada según lo previsto en este Reglamento.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

25.3. Cuando el Director de Carrera y/o el Director de Competición hayan declarado la carrera como mojada, un panel indicador "CARRERA MOJADA" será presentado en la línea de salida de pit lane y a la vista de los pilotos que se encuentren en la pista, durante las 5 primeras vueltas.

Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia aunque la pista se haya secado, los vehículos lleven nuevamente neumáticos de seco, y seguidamente vuelve a llover.

25.4. Una carrera que no haya sido declarada como mojada antes de la salida no será interrumpida si durante el transcurso de la misma comienza a llover y el Director de Carrera y/o el Director de Competición la declaran como carrera mojada mostrando un panel indicador "CARRERA MOJADA" en la línea de salida. A partir de entonces los pilotos podrán utilizar neumáticos de mojado.

Art 26º - NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN SAFETY CAR INTERRUPCIÓN

26.1. En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 el presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad se recomienda que vaya 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. Así mismo se recomienda que esté provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Se recomienda que sea 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.

26.2. Como máximo 30 minutos antes del inicio de la 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.

26.3. 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.

26.4. Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, 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.

26.5. 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.

26.6. 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 o indicación de los ocupantes del Safety Car)
- 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.

26.7. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior o señalará manualmente 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 la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

26.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

26.9. 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.

26.10. 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.

26.11. Cuando el Director de Carrera haga entrar al Safety Car (fin de la neutralización), apagará sus luces naranjas; esta será la señal a los pilotos que entrará en pit lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo en la línea tras el Safety Car marcará el ritmo, y si es necesario dejará más de 5 longitudes de vehículos tras de él. 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 en la línea. Las banderas verdes se mantendrán durante una vuelta.

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

26.12. Cada vuelta completada mientras el Safety Car está en la Pista será contada como una vuelta de carrera. Sin embargo, en carreras cuya duración máxima sea inferior a 45 minutos, las primeras dos vueltas cubiertas en régimen de Safety Car no contarán para la distancia de carrera (pero no se modificará el tiempo máximo de carrera).

26.13. 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.

26.14. 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.

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.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

26.15. En los circuitos donde los procedimientos de Safety Car vayan a ser utilizados, dos líneas continuas de 20 cm de anchura (Líneas de Safety Car) deben ser pintadas con pintura antideslizante, atravesando la

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

pista y los carriles de entrada y salida del pit lane de lado a lado y perpendicular a la línea central de la pista. Estas líneas se colocarán en los siguientes lugares:

LÍNEA 1 SAFETY CAR: En el punto donde parezca razonable permitir a un vehículo que entra a pit lane adelantar al Safety Car -u otro vehículo- que permanezca en la pista. Este será el punto donde los vehículos de competición pueden pasar al Safety Car cuando entra al pit lane al final de su intervención.

LÍNEA 2 SAFETY CAR: En el punto donde los coches que salen del pit lane están circulando a velocidad similar de los vehículos de competición en la pista. Un vehículo en la pista puede sin embargo adelantar a otro que sale de pit lane antes de alcanzar la línea, pero no se podrá adelantar después de ella.

Art. 27º. - INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA

27.1. 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.

27.2. 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 formación escalonada. Si el líder de carrera no se encuentra al frente de esta formación, a todos los vehículos entre él y la línea de bandera roja se les ordenará completar una vuelta y ponerse al final de la formación antes de reanudar la carrera.

Si algunos de estos vehículos no pudieran volver a la parrilla porque la pista está bloqueada, serán conducidos a la misma cuando la pista esté limpia y serán colocados en el orden que ocupaban antes de que la carrera fuese suspendida. El orden de estos vehículos será tomado en el último punto de cronometraje en que fuera posible establecer la posición de dichos vehículos. Estos vehículos estarán autorizados a reanudar la carrera.

27.3. El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja.

27.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 10 minutos al tiempo máximo de carrera en toda carrera de duración máxima inferior a 45 minutos.
- 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 de los equipos.

27.5. En caso de que los vehículos sean detenidos con bandera roja en algún punto del trazado, no pueden entrar en el pit lane , excepto aquellos que estuvieran ya en la entrada del pit lane o en el pit lane cuando se suspendió la carrera.

27.6. Todos los vehículos que se encuentren en el pit lane serán autorizados a salir del mismo una vez que la carrera se haya reanudado, haciéndolo en el orden en que llegaron al mismo.

Art. 28º.- REANUDACION DE LA CARRERA

28.1. 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 10 minutos de antelación.

28.2. Se mostrarán señales de 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.

28.3. Cuando se muestre el panel de 5 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el pit lane.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 5 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el pit lane.

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.

28.4. 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.

28.5. Cuando se de la señal de 1 minuto, los motores deben 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.

28.6. 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.

28.7. 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.

28.8. 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.

28.9. 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.

28.10. Cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

28.11. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 26 del presente Reglamento.

28.12. 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.

28.13. Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 27 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 28, 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 mas 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 mas del 75% de la distancia prevista.

28.14. Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el Art. 28, los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

En este caso, la primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja.

No serán admitidos a la salida de la segunda parte vehículos retirados en la primera parte o que no hayan sido capaces de retornar a la línea de bandera roja o al pit lane por sus propios medios.

Los Comisarios Deportivos establecerán el nuevo horario y procedimiento de salida, las condiciones de duración de la segunda parte, y el régimen en que quedarán los vehículos entre ambas partes de carrera.

Art. 29ª - LLEGADA.

29.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera.

29.2. Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón distinta a las establecidas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas o tiempo previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

29.3. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

29.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para efectuar una vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevisto de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Finalizada ésta, se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

Art. 30ª. - PARQUE CERRADO.

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

30.2. El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

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

30.4. -El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos oficiales cronometrados y/o la 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 el Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación, cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo a Parque Cerrado.

30.5. 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.

30.6. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, al menos, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si fuera necesaria su intervención y para aligerar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

30.7. Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará según lo especificado por los Comisarios Deportivos.

30.8. En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, cualquier concursante que no se haya clasificado en la 1ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª 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 2ª carrera.

30.9. En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, si un concursante clasificado en la 1ª carrera no respetara este tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera, para reparar su vehículo,

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, y será penalizado con EXCLUSION de la primera carrera.

Art. 31º. - CLASIFICACIÓN.

31.1. El vehículo clasificado 1º 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.

31.2. Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 MINUTOS para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho vehículo.

31.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la línea de llegada 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).

31.4. La clasificación oficial 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 Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

31.5. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva y será firmada por los Comisarios Deportivos. Si el Campeonato prevé 2 pruebas por meeting, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta – al menos – declararse definitiva la de la 2ª.

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

31.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, 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 cual es el motivo de la provisionalidad.

Art. 32º. – ENTREGA DE TROFEOS.

32.1. Se realizará una única entrega de Trofeos por cada Meeting para cada una de las categorías constituidas, con la suma de puntos obtenidos en las dos Carreras.

32.2. El baremo de puntos a aplicar en cada una de las mangas de Carrera será el reflejado en el artículo 5.1. del presente Reglamento Deportivo.

32.3. En caso de empate a puntos se tendrá en cuenta el mejor tiempo conseguido en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

32.4. En caso de que dos pilotos de un mismo equipo empatasen a puntos, contando con una sola sesión de Entrenamientos Oficiales Cronometrados, se tendría en cuenta la mejor vuelta de carrera conseguida.

32.5. Para que una clase o categoría quede constituida para la ceremonia de entrega de Trofeos, deberán haber sido autorizados a tomar la salida un mínimo de 4 participantes.

CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD 2011

CALENDARIO PRUEBAS

3 de Abril -	Circuito de Navarra
19 de Junio -	Circuito de Navarra
3 de Julio -	Circuito Motorland
4 de Septiembre -	Circuito Motorland
30 de Octubre -	Circuito de Navarra

INSCRIPCIONES.

Los derechos de inscripción, aceptando la publicidad contratada por el Organizador, se establecen en en 300 € (a falta de confirmar el precio de la prima del seguro de Responsabilidad Civil).