

CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO MOTOROLA 2025
REGLAMENTO GENERAL 2025

1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1. COSTA RICA RACING LEAGUE SOCIEDAD ANÓNIMA DEPORTIVA establece para el año 2025, el Reglamento Deportivo del Campeonato Nacional de Automovilismo COSTA RICA RACING LEAGUE 2025.

Se correrá de acuerdo con lo establecido por el Código Deportivo Nacional Fecom incluyendo todos sus apéndices, y bajo las reglas de competición de la Federación Costarricense de los Motores.

1.2. Serán aplicados, por orden de prioridad:

- A. El presente Reglamento Campeonato Nacional de Automovilismo
- B. El Código Deportivo Nacional Fecom
- C. El Reglamento Técnico de CRRL
- D. El Reglamento Particular de cada una de las fechas o eventos

Toda contradicción con alguno de los documentos arriba descritos, hará prevalecer lo indicado escalando en el que le antecede o sea al de más alto rango.

1.3. Todos los pilotos, concursantes y oficiales participando en el campeonato están comprometidos a observar y cumplir con las disposiciones mencionadas en el presente reglamento y en sus complementos, indicados en el artículo 1.2.

1.4. El Código Deportivo Nacional Fecom será de aplicación – con carácter prioritario – en los aspectos de procedimiento, reclamación y apelación.

1.5. Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas de su equipo respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Nacional Fecom, así como de los demás Reglamentos aplicables.

1.6. Si un concursante no puede estar presente en una prueba, debe designar a su representante por escrito. Un piloto, durante toda la carrera, es responsable del vehículo, debiendo asegurarse que todas las disposiciones sean respetadas durante la prueba. Esta responsabilidad es al mismo tiempo individual y solidaria con el concursante.

1.7. El concursante debe asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de elegibilidad y seguridad mencionadas en el reglamento técnico, durante toda la duración de los entrenamientos y de cada carrera.

1.8. Todas las personas involucradas de alguna manera con un vehículo inscrito en paddock, pit lane o en la pista deben llevar un pase apropiado en todo momento.

1.9. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad del reglamento.

1.10. En cada heat de un mismo evento, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los vehículos de reserva. Los comisarios técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de la norma.

1.11. Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el reglamento vienen recogidas en el Artículo 11 del presente reglamento.

2. ORGANIZACIÓN DEL EVENTO

2.1. El comité organizador lo forman miembros del COSTA RICA RACING LEAGUE SOCIEDAD ANÓNIMA DEPORTIVA.

2.2. El comité organizador se reserva el derecho de rechazar la inscripción a un piloto y/o concursante que a su criterio:

- a. Se le ha sancionado en más de dos ocasiones.
- b. Cualquier piloto y/o concursante o alguno de sus allegados que emita criterio a través de medios de comunicación públicos o privados basado en falsedades o información errónea con respecto a la organización, sus oficiales, sus comités y/o los demás pilotos participantes en el campeonato.
- c. Se compruebe el desconocimiento de las reglas de manejo deportivo y del presente reglamento.

2.3. Los oficiales que conforman la organización de un evento son nombrados por el Comité Organizador con excepción de los Comisarios Deportivos que serán nombrados por la Federación Costarricense de los Motores, pero pueden ser sugeridos por el Comité Organizador.

3. LICENCIAS

3.1. Todos los concursantes y pilotos costarricenses o residentes en Costa Rica o extranjeros que actúen en el Campeonato Nacional de Automovilismo deberán ser titulares de la licencia correspondiente, emitida por la Federación Costarricense de los Motores, para todas las categorías que estén inscritas como categorías profesionales, las cuales serán mencionadas a continuación:

TC1, TC2, TC3, TC4, TC5, GT1, GT2, GT3, GT3 Spec, y ST sin embargo en caso de existir algún hit de exhibición o alguna categoría de aficionados no deberá de cumplir con este requisito pero debe de ser avalada y organizada por CRRL.

4. VEHÍCULOS ADMITIDOS

4.1. Los vehículos admitidos a participar en el CRRL serán los definidos en el Reglamento Técnico Correspondiente.

5. INSCRIPCIONES

5.1. Las hojas de inscripción se llenan por medio de un formulario o en la nueva plataforma que CRRL está desarrollando por medio de su página web o formulario online.

5.2. La hoja de inscripción deberá ser completada en su totalidad, ser firmada por el Concursante a manera digital tanto en el formulario o en la plataforma web.

5.3. La inscripción del Campeonato Nacional no restringe la cantidad de pilotos, pero debe existir un piloto titular del auto.

5.4. En caso de requerir realizar algún cambio en el documento de inscripción inicial este debe presentarse máximo 8 días antes del evento.

5.5. Se establecerá un máximo de derechos de inscripción al campeonato aceptando la publicidad contratada por CRRL.

5.6. En caso de no estar al día con el pago de la inscripción no podrá participar.

5.7. La entrega de entradas y pases para pilotos y mecánicos se inicia 2 días antes del inicio de cada evento.

5.8. Toda inscripción presentada vencido el plazo de entrega y hasta el día previo al evento tendrá recargo de un **12%** sobre el monto de la inscripción.

5.9. Un piloto no puede inscribirse dos veces en la misma categoría.

5.10. El piloto titular del equipo o dupla (más de un piloto inscrito por auto) será el que acumule los puntos para determinar el campeón de la temporada **2025**.

5.11. Para que un equipo sea premiado como Campeón Nacional 2025 los pilotos deben ser parte en al menos el **80%** de las fechas del campeonato y participar en la última fecha.

5.12 Todo piloto inscrito por medio del formulario acepta de CRRL podrá utilizar sus derechos de imagen tanto para publicidad en redes sociales, transmisión televisiva y todos los medios necesarios para promover de manera física o digital la publicidad de los eventos.

6. SEGURO

6.1. Es obligatorio para cada piloto contar con una póliza de FECOM que lo cubra durante todo el campeonato en caso de accidente.

6.2. El seguro de Responsabilidad Civil contratado por la Organización no afectará las pólizas de seguro personales tomadas por un concursante, piloto o cualquier participante de la prueba.

6.3. El seguro de Responsabilidad Civil contratado por la Organización no cubre a pilotos, concursantes ni mecánicos del evento.

7. EVENTOS DE CAMPEONATO POR FECHA

7.1. Serán admitidos a participar únicamente los vehículos indicados en el Reglamento Técnico de Costa Rica Racing League.

7.2. El Campeonato Nacional de Automovilismo 2025 desarrollará un total de 5 eventos de acuerdo al calendario 2025 detallado a continuación:

	PRÁCTICA	QUALY	FECHA
PRIMERA FECHA	28 DE ENERO	31 DE ENERO	02 DE FEBRERO
SEGUNDA FECHA	08 DE ABRIL	11 DE ABRIL	13 DE ABRIL
TERCERA FECHA	27 DE MAYO	30 DE MAYO	01 DE JUNIO
CUARTA FECHA	02 DE SEPTIEMBRE	05 DE SEPTIEMBRE	07 DE SEPTIEMBRE
QUINTA FECHA	21 DE OCTUBRE	24 DE OCTUBRE	26 DE OCTUBRE

Logos: CRRL ORGANIZA, CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO, motorola, 200 KILOMETROS COSTA RICA, PARQUE VIVA, AVALADO POR FECON.

7.3. Costa Rica Racing League puede modificar este calendario.

7.4. **Para que un evento sea válido deberá tomar la salida al menos 5 vehículos de la misma categoría,** de lo contrario, el Comité Organizador de la fecha se reserva los derechos de posponer o anular la participación de esa categoría.

7.5. El número máximo de eventos se establece en cinco.

7.6. Los formatos de los eventos los administra el Comité Organizador y serán indicados en el Reglamento Particular de cada evento.

7.7. Para efecto de puntuación las Categorías serán divididas en:

- GT1
- GT2
- GT3
- GT3 SPEC
- ST
- TC (1,2,3,4,5)

7.8. El título de ganador del Evento será otorgado al piloto o equipo que haya obtenido la mayor cantidad de puntos. El título en disputa se establece como:

- Ganador - GT1
- Ganador – GT2
- Ganador – GT3
- Ganador – GT3 SPEC
- Ganador – ST
- Ganador – TC1
- Ganador – TC2
- Ganador – TC3
- Ganador – TC4
- Ganador – TC5

7.9. Los puntos serán otorgados según las siguientes escalas:

7.9.1. Después de cada Heat, según el formato del evento. Los puntos se asignan por cada Heat, en cada Categoría:

1ro:	20 puntos	6to:	8 puntos
2do:	18 puntos	7mo:	6 puntos
3ro:	16 puntos	8vo:	4 puntos
4to:	12 puntos	9no.	2 puntos
5to:	10 puntos:		

Y al resto de participantes: 1 punto.

7.9.2. Un punto será otorgado a quien realice la vuelta más rápida de cada heat, mismo que se asigna a la suma del campeonato y no será considerado para definir las posiciones de cada evento.

7.9.3. Para efecto de la premiación del evento Categoría GT1,GT2, GT3, GT3 SPEC, ST, TC (1,2,3,4,5), en caso de empate en puntos, la posición más alta le será otorgada al piloto que tenga:

1. Mayor cantidad de primeros lugares por heat.
2. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de segundos lugares por heat.
3. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de terceros lugares por heat.
4. Si persiste el empate al que tenga la mejor posición en la última Heat del evento.

8. EVENTOS DE CAMPEONATO COMPLETO

8.1. El título de Campeón Nacional absoluto 2025 será otorgado al piloto o equipo de cada categoría que haya obtenido la mayor cantidad de puntos, teniendo en cuenta todos los resultados obtenidos durante las fechas de velocidad de la temporada 2025.

8.2. Para que un equipo sea premiado como Campeón Nacional 2025 los pilotos deben tomar parte, debidamente inscritos y cumpliendo con todos los requerimientos, en al menos 4 de las 5 fechas del campeonato.

8.3. Los títulos en disputa para los campeonatos se establecen como:

- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - GT1
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - GT2
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - GT3
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - GT3 SPEC
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - ST
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - TC1
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - TC2
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - TC3
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - TC4
- Campeón Nacional de automovilismo 2025 - TC5

8.4. Para efecto de la premiación de los Campeonatos GT1,GT2, GT3, GT3 SPEC, ST, TC (1,2,3,4,5) en caso de empate en puntos, la posición más alta le será otorgada al piloto y/o equipo que tenga:

- a. Mayor cantidad de primeros lugares por evento.

- b. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de segundos lugares por evento.
- c. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de terceros lugares por evento.
- d. Si persiste el empate al que tenga la mejor posición en la última fecha del campeonato.

9. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES Y PILOTOS

9.1. Los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera pueden dar instrucciones a los concursantes por medio de los comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de FECOM. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y, en cualquier caso, publicadas en la Pizarra oficial de avisos, que dará fe de la publicación.

9.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras, así como todas las decisiones de la prueba serán colocados en la pizarra oficial de avisos. **Es obligación del piloto o concursante estar pendiente de la pizarra oficial.**

9.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un Concurante en concreto le será 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 concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del combustible o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

9.4. El Concurante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración del evento. En caso de que no se encuentre el Concurante la comunicación será realizada con cualquier otro miembro del equipo del piloto librando de responsabilidad a la organización, sus oficiales y los comisarios del evento.

9.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos según lo estipulado en el Código Deportivo Nacional Fecom. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean. Es responsabilidad del Concurante hacer llegar al piloto el comunicado de la organización por los medios que considere necesarios siempre respetando las limitaciones establecidas por los reglamentos indicados en el artículo 1.2.

9.6. En caso de que un piloto sea su propio Concurante debe de ser designada una persona que cumpla la función mientras se realiza la carrera. Esta persona debe figurar en la hoja de inscripción.

9.7. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el Código Deportivo Nacional Fecom deberán ser respetadas sin demora.

10. INCIDENTES

10.1. Por “incidente” se entiende cualquier suceso o serie de sucesos que involucren uno o más pilotos, o cualquier acción de cualquier piloto, reportada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos (o notada directamente por los Comisarios Deportivos) en donde:

- Sea necesaria la interrupción de una sesión de prácticas (libres o de Clasificación) o la suspensión de la carrera (ver artículo suspensión de Carrera) Saque a un piloto de la pista
- Se constituya un incumplimiento de las regulaciones mencionadas en el artículo 1.2.
- Ilegalmente prevenga un rebase legal por otro piloto
- Se dé una salida falsa por uno o varios vehículos
- Ilegalmente rebase a otro piloto. Cause una colisión
- Saque a un piloto de la pista
- Ilegalmente prevenga un rebase legal por otro piloto
- Ilegalmente rebase a otro piloto
- No respetar los límites de la pista

10.2. Quedará a discreción de los Comisarios Deportivos si después de un reporte o según su criterio un piloto o pilotos involucrados en un incidente deban ser penalizados según las penalizaciones establecidas.

10.3. Un piloto que haya sido informado por la organización que se encuentra en estudio un incidente que lo involucra no podrá abandonar el autódromo sin el consentimiento de los comisarios deportivos y deberá respetar las disposiciones en el artículo 9.4.

11. SANCIONES

11.1. Los Comisarios Deportivos podrán imponer una de las siguientes sanciones en sustitución o en aumento a cualquier otra sanción mencionada por las regulaciones indicadas en el artículo 1.2. a cualquier piloto involucrado en un incidente o en desacato al reglamento:

- a. Llamada de Atención
- b. Multa Económica
- c. Eliminación de tiempos de vuelta durante una Clasificación
- d. Caída de posiciones en la Parrilla de Salida
- e. Obligar a un piloto a tomar la salida de la Carrera desde la vía de los boxes

- f. Penalización en tiempo o vueltas (sumar tiempo al tiempo total de carrera o eliminar vueltas del total de carrera)
- g. Pérdida de posiciones en la Clasificación Final de una carrera
- h. Una sanción de Paso por Pit Lane (Drive Through). El piloto debe de ingresar a pits sin detenerse en su box y reingresar inmediatamente a la competencia a la velocidad máxima permitida en la zona de pits.
- i. Una Sanción de N segundos (Stop and Go). El piloto debe ingresar a pits y sin detenerse en su box dirigirse a la zona designada deteniendo su vehículo por N segundos. Luego regresar a competencia.
- j. Descalificación
- k. Suspensión
- l. Exclusión

En caso de que las sanciones i) o j) sean comunicadas faltando 3 vueltas para el fin de la carrera o evento o inclusive una vez finalizado, se sancionará con un tiempo de 15 segundos y N+10 segundos respectivamente sin considerar el artículo 11.3.

11.2. Cuando los Comisarios Deportivos decidan aplicar la i) o j) el siguiente procedimiento será aplicado:

1. El Concursante del piloto será notificado en cumplimiento del artículo 9, según las circunstancias este paso se puede obviar.
2. Una vez mostrada la bandera negra al vehículo el piloto no puede recorrer más de cuatro vueltas completas sin antes ingresar a pits. En caso de que la sanción:
 - a. Pase y Siga (Drive Through): Ingresar al pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin detenerse y reincorporarse a la pista.
 - b. Una Sanción de N segundos (Stop and Go): Ingresar al pit lane y dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto detendrá completamente su vehículo y se mantendrá por el periodo de tiempo indicado. Mientras su vehículo esté estacionado como resultado de la aplicación de la sanción, nadie puede trabajar en el vehículo. En caso de que el motor se apague mientras está cumpliendo la sanción este no puede ser reiniciado hasta que se cumpla el tiempo de la misma, es permitido recibir ayuda externa para volver a poner el motor en marcha. Una vez terminado el tiempo de la sanción el piloto puede reingresar a la competencia.

11.3. Salvo que el vehículo sancionado se encuentre ya en la entrada de pit lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser cumplida una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad (SC).

11.4. Las penalizaciones de Drive Through y de Stop and Go no son susceptibles de apelación.

11.5. Los Comisarios Deportivos podrán imponer a cualquier piloto implicado en un “incidente”, las penalizaciones establecidas en el artículo 11.1.

11.6. Cualquier falta técnica conlleva a la pérdida de tiempos de las prácticas libres o cronometradas (clasificación) o a la Descalificación de todas las carreras previo al reporte de la falta.

11.7. En caso de que sus vehículos presenten faltas técnicas, los preparadores o mecánicos podrán ser sancionados con la prohibición de ingresar a paddock y el área de pits por la cantidad de eventos que se considere necesario.

11.8. La falta o mentira en una declaración jurada, una ficha o declaración técnica, la hoja de inscripción o cualquier otro documento administrativo, en beneficio propio, será sancionada con la descalificación del evento. Este incumplimiento se puede dar, antes, durante o después del evento.

Esto prescribe 30 días hábiles después de cada evento.

12. SOLICITUDES RECLAMOS Y APELACIONES

12.1. Toda solicitud de aplicación del reglamento será remitida por escrito al Director de Carrera quien a su discreción tomará las acciones pertinentes. Si la solicitud requiere de una verificación técnica se deberá entregar una caución de **500,000.00 colones**.

12.2. Los reclamos se harán según lo siguiente:

12.2.1. Derecho de reclamación El derecho de reclamación sólo corresponderá a los Concursantes, sin embargo, los Comisarios y los Oficiales podrán siempre actuar de oficio, incluso en el caso en que no se presente reclamación alguna.

Un Concursante que desee presentar una reclamación contra más de un Concursante, debe presentar tantas reclamaciones como los concursantes estén involucrados.

12.2.2. Presentación de la reclamación

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito acompañada de una caución (art.12.3), cuyo monto será fijado anualmente por la Federación Costarricense de los Motores (FECOM) o asociación correspondiente. Esta caución será devuelta solamente cuando se presente dentro de la competencia, únicamente en el caso de que sea reconocido el fundamento de la reclamación.

12.2.3. Dirección de la reclamación: Las reclamaciones relacionadas con una competición deberán dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto si existiese.

En ausencia del Director de Carrera o del Director Adjunto de la carrera, estas reclamaciones se deberán dirigir a los Comisarios Deportivos de la competición o al menos a uno de ellos.

12.2.4. Plazos de la reclamación

- a) Las reclamaciones contra la inscripción de los concursantes o de los pilotos, o contra la distancia anunciada para un recorrido, deberán presentarse, como máximo una hora después de las verificaciones técnicas.
- b) Las reclamaciones contra un handicap o contra la composición de las carreras, deberán presentarse como máximo una hora antes de la salida de la prueba.
- c) Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o un oficial del pesaje, deberán ser presentadas inmediatamente después de adoptados por el Concurante interesado.
- d) Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una competición, contra la no conformidad de los vehículos, con los reglamentos que los rigen, contra la clasificación provisional establecida al final de la competición deberán presentarse salvo la imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos de la prueba, como máximo treinta minutos después de la publicación de las clasificaciones de la competición.

Los concursantes deberán haber sido informados con anticipación del lugar y la hora exacta de esta publicación ya sea por el Reglamento Particular o por uno de sus anexos, ya sea por el programa. En el caso en que los organizadores estén en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial de la forma prevista, estarán obligados a publicar el lugar y horas fijadas para las publicaciones futuras en lo que respecta al anuncio oficial de la clasificación.

- e) Todas las reclamaciones antes consideradas, serán juzgadas urgentemente por los Comisarios Deportivos de la prueba. En caso de empate de votos, el voto del Presidente de Los Comisarios Deportivos de la prueba serán dirimentes.

12.3. El monto de la caución por derecho de reclamación se fija en **150,000.00** colones.

12.4. Los reclamos que requieran de una revisión técnica requieren de una caución de **500,000.00** colones. La totalidad de los gastos ocasionados por los trabajos de verificar el vehículo y para dejarlo en la condición en que estaba al momento del inicio de la revisión además del transporte del vehículo, serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

Si los gastos ocasionados por la reclamación (verificación, transporte, etc.) son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante, si la reclamación es injustificada.

Al contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta al reclamante.

12.5. Derecho de Apelación:

12.5.1. Las apelaciones se harán según lo indicado en el Código Deportivo Nacional Fecom, y serán conocidas por el Tribunal de Apelaciones de la Federación Costarricense de los Motores. El monto de la caución por derechos de apelación se fija en **250.000,00** colones.

12.5.2. Todo concursante, tendrá el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas o las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de un Evento. Deberá notificar a los comisarios deportivos del evento, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión, salvo determinación en contrario del Colegio de Comisarios Deportivos.

12.5.3. El plazo de interposición de la apelación caduca a las 72 horas (art. 9.2.1. Código Deportivo Nacional) a contar desde la fecha de notificación de la decisión de los comisarios deportivos de la prueba, bajo reserva de que la intención de apelación haya sido notificada a los comisarios deportivos de la prueba dentro de la hora siguiente a su decisión, si la intención de apelación fue presentada conforme a lo estipulado en esta apelación puede ser presentada por medio de un medio de comunicación electrónica con posibilidad de acuse de recibo. Se exigirá una confirmación por carta de la misma fecha. FECOM deberá pronunciar su resolución en un plazo máximo de **30 días hábiles**.

12.5.4. Las partes interesadas deberán ser convocadas con un plazo de **3 días** mínimo para la audiencia de apelación. Tendrán el derecho de presentar testigos, pero su ausencia a la audiencia no interrumpirá el curso del procedimiento.

13. VEHÍCULO MULETO

13.1. Una vez iniciadas las verificaciones administrativas es prohibido correr en un vehículo diferente al inscrito.

14. NÚMEROS DE COMPETENCIA, NOMBRE DEL PILOTO

14.1. Números de competencia.

14.2. Los vehículos deberán tener el número de competencia entregado por el Comité Organizador el cual debe ser colocado en cada uno de los parabrisas (Delantero como trasero) deberá de tener las medidas de 25 cm de alto por 25 cm

de ancho en una tipografía legible y en color blanco, la organización entregará el número impreso una sola vez a inicio del campeonato, en caso de que alguno de los participantes desprenda su número deberá de volverlo a colocar por sus propios medios o comprarlo en la oficina de administración en un costo de \$16 por ambos números.

14.3. Previo al inicio del campeonato, la organización asignará de forma permanente el número de competencia de cada piloto, éste deberá ser utilizado durante todas las fechas en las que participe. El piloto será eliminado de la lista y liberado el número cuando el piloto deje de participar del campeonato en dos fechas seguidas.

14.4. Los pilotos nuevos que ingresen al inicio o durante la temporada también se les asignará un número permanente.

14.5. No podrán existir mismos números de competición por lo que el número lo llevará quien realice primero su inscripción.

15. VERIFICACIONES TÉCNICAS

15.1. La lista de vehículos autorizados a tomar la salida de la competencia será publicada 30 minutos después del escrutinio del evento.

15.2. Los vehículos de la categoría GT3 SPEC y ST (que corresponda) deben de contar con los marchamos de revisión correspondientes. Este marchamo es propiedad del Comité Organizador y puede ser retirado si la Comisión Técnica así lo determina.

El marchamo es otorgado por el comité organizador, en caso de que un marchamo sea violado, el vehículo será excluido del evento. Sin embargo en caso de que el vehículo se haya revisado antes de la competencia y se verificará que sus marchamos estaban puestos y se validará el faltante de alguno el concursante podrá pagar la caución de **500.000,00 colones** y se realizará la verificación de que todo se encuentre como lo exige el reglamento, la apertura, montaje, armado del motor corre por cuenta del afectado en este caso, en caso de que este se encuentre adulterado la caución será retenida por parte de CRRL, pero si se encuentra como lo indica el reglamento técnico se devolverá el **50% del monto pagado**.

15.3. Los Comisarios Técnicos en todo momento pueden:

- Verificar la elegibilidad de un vehículo
- Solicitar a un equipo o piloto el desarme de cualquier elemento del vehículo para verificar su elegibilidad
- Pedir (y retener) a cualquier Concurante las partes o piezas que así lo consideren para posterior análisis.

15.4. Cualquier vehículo que una vez pasada la revisión técnica sea desarmado o modificado de cualquier forma de tal manera que se vea afectada su seguridad o se pongan duda su elegibilidad pierde su revisión y debe de ser inspeccionado nuevamente. De igual manera, todo vehículo que se haya visto involucrado en un incidente con consecuencias similares debe de ser presentado ante los comisarios técnicos una vez reparado.

15.5. El Director de carrera puede solicitar en cualquier momento que un carro que se vea involucrado en un accidente sea detenido para su revisión.

15.6. El horario de la revisión técnica será publicado en el reglamento particular de cada evento.

15.7. La Comisión Técnica puede verificar un carro antes de un evento si así lo considera necesario.

15.8. La presencia del piloto o su Concursante es obligatoria durante la revisión. La Comisión Técnica deberá constatar que se convocó a los interesados, así como su presencia. De no cumplir con la presencia, el piloto y su Concursante pierden el derecho de apelación.

15.9. Los Comisarios Técnicos pueden realizar cualquier verificación que consideren necesaria utilizando los métodos que ellos consideren necesarios.

15.10. El Concursante o el piloto debe completar una ficha técnica que será suministrada por la organización, dicha ficha técnica tiene el carácter de una declaración jurada y deberá ser homologada por los comisarios técnicos, cualquier diferencia que señalan los comisarios técnicos entre la ficha técnica y el estado del vehículo el día del evento, ya sea antes o después de participar, tendrá como sanción la Descalificación del vehículo o la no participación del evento.

15.11. Todos los participantes deben de utilizar **cámaras internas para grabar sus heats de carácter obligatorio, si no la porta podrá ser sancionado o descalificado** (En caso de apelaciones y no tener la prueba de su propia cámara no será aceptada su petición).

15.12 Para la revisión de la comisión técnica, todos los vehículos participantes deben de estar levantados en burras si es así requerido por la dirección técnica.

16. LIMITACIÓN DE LLANTAS

16.1. Para las Categorías TC (1,2,3,4,5) GT1 y GT2 la cantidad de llantas es libre. Para las categorías GT3 es de un mínimo de 6 llantas y un máximo de 14 llantas en todo el campeonato, GT3 SPEC es de un mínimo de 6 llantas y un máximo de 12 llantas en todo el campeonato y ST es de un mínimo de 6 llantas y un máximo de 10 llantas en todo el campeonato.

Cualquier desperfecto en las llantas debe tener la autorización y visto bueno por parte del Comisario Técnico, si el considera que la razón es aceptable. Dicha llanta (s) debe tener su respectiva marca.

16.2. Toda llanta debe de estar marcada por la comisión técnica.

16.3. Es responsabilidad del piloto y concursante que sus llantas cuenten con las marcas respectivas y se encuentren debidamente registradas. Las llantas marcadas se deben utilizar durante todo el evento; Clasificación, Warm Up y en Carrera.

16.4. Cualquier tratamiento químico o mecánico a las llantas está prohibido. La orientación y estilo del taco original de la llanta, así como su perfil no pueden ser modificados. El uso de calentadores de llantas no está permitido.

17. PESAJE

17.1. El peso de cualquier vehículo puede ser verificado en cualquier momento, el vehículo debe de ser pesado con el piloto dentro y el mismo con todo su equipo de seguridad. En el área de pesas el piloto debe de acatar toda instrucción emitida por los oficiales técnicos.

17.2. El peso mínimo establecido es:

- Categoría GT1: Ver Reglamento Técnico.
- Categoría GT2: Ver Reglamento Técnico.
- Categoría GT3: Ver Reglamento Técnico.
- Categoría GT3 Spec: Ver Reglamento Técnico.
- Categoría ST: Ver Reglamento Técnico.
- Categoría TC (1,2,3,4,5): Ver Reglamento Técnico de cada categoría.

17.3. Los oficiales pueden solicitar que un vehículo sea pesado en cualquier momento durante el tiempo de clasificación.

17.4. Después de cada Heat, **los primeros cuatro vehículos** serán pesados y los comisarios técnicos escogen a su mejor criterio cuales otros vehículos deberán pasar a pesarse.

17.5. En caso de que un vehículo y su piloto no cumplan con el peso reglamentario se aplicará la sanción establecida en el artículo 11.6 salvo cuando la diferencia sea causada por la pérdida accidental de un componente del vehículo. **(Se puede colocar la pieza o componente faltante para verificar el peso).**

17.6. Está prohibido colocar, adicionar, retirar o extraer del vehículo cualquier materia sólida o líquida una vez que este ha sido seleccionado para su pesaje o inclusive en el momento de su ingreso a pits. Esto aplica también a los vehículos que se dirigen al parque cerrado.

17.7. Solamente podrán estar en el área de pesaje los oficiales técnicos y las personas autorizadas por los Comisarios Técnicos.

17.8. En una práctica cronometrada cualquier asistencia al vehículo debe ser realizada después de que este sea pesado.

18. DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES

18.1. Se prohíbe la permanencia de vehículos particulares en la zona de Paddock.

18.2. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, sillas, sombrillas, etc.) detrás de los boxes deberá contar con el permiso expreso de la Organización.

18.3. Está prohibido la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad y perros de invidentes), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores. Los menores de 15 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit Lane y Pista. Los boxes son una zona sumamente peligrosa.

18.4. Toda persona, relacionada o no con cualquier Concurante inscrito, que se encuentre en las zonas 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 que lo acredite para la zona en cuestión.

18.5. Las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en el carril de reparaciones o **“ÁREA DE TRABAJO”** asignada a cada Concurante y solo pueden dar asistencia 4 personas por auto.

18.6. Las tomas de corriente eléctrica, agua y/o desagües deberán ser utilizados con los adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.

18.7. 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 a las instalaciones, serán responsabilidad del Concurante ya sea por choques o por mal uso de las instalaciones.

18.8. Todo el material – incluido las llantas – deberá estar en el interior de los boxes.

18.9. El piloto y su concursante son responsables por el comportamiento de las personas que se encuentran en su box.

18.10. **Está terminantemente prohibido fumar y el consumo de bebidas alcohólicas en la zona de pits sin excepción.**

18.11. En todo momento la circulación por el Pit Lane se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad inferior a los **60km/h.**

18.12. La zona de desaceleración forma parte del área de pits.

18.13. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a los boxes por la zona de desaceleración.

18.14. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en: una vía definida **“VÍA DE CIRCULACIÓN”** la cual es la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane, y un **“ÁREA DE TRABAJO”**, la cual es la única zona donde está permitido trabajar en los vehículos, la misma está frente del box. Los concursantes no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit Lane. Todos los vehículos que se encuentren en la **“VÍA DE CIRCULACIÓN”** en cualquier momento, deberán encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

18.15. Si algún material ha sido dejado por descuido en la **“VÍA DE CIRCULACIÓN”** debe ser retirado inmediatamente.

18.16. Los vehículos sólo podrán entrar en la vía circulación si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

18.17. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrá ser realizadas en el **“ÁREA DE TRABAJO”** asignada a cada concursante.

18.18. Está autorizado a recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya terminado su participación en la sesión de prácticas, calificación o heat, siempre y cuando se libere el parque cerrado cuando así se requiera.

18.19 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 empujado.

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

18.21. Los vehículos que abandonen el Pit Lane no podrán tocar la línea pintada a la salida del Pit Lane, salvo en causa de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la Prueba.

18.22. En un evento en el que se celebren varias pruebas, los concursantes no pueden utilizar en Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y

carrera para la que se encuentre inscrito o por autorización expresa del Director de Carrera.

18.23. Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit Lane durante una competencia que no es la suya, deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha.

18.24. **Está prohibido el uso de reversa en el Pit Lane.**

18.25. Está prohibido el uso de motos, scooter, bicicletas etc dentro del área de boxes, se deberá en caso de ingreso llevar apagados o jalados con la mano.

18.26. Únicamente 2 jefes de mecánicos por equipo, están acreditados para permanecer en la zona del muro. Dichas acreditaciones se entregarán el día de la Qualy, SIN REPOSICIÓN, en caso de pérdida o robo del mismo. El piloto es responsable de cuidar de sus acreditaciones al evento.

18.27. Todo piloto que no devuelva el chaleco de acreditación de muro, lo dañe o lo extravíe, deberá cancelar un monto de **\$50** usd como penalización. No se le entregarán acreditaciones de muro, a aquellos equipos que tengan pendientes pagos de los mismos o no hayan devuelto los chalecos.

18.28. Está prohibido colocarse debajo de la torre de semáforo.

19. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

19.1. Las instrucciones oficiales serán mostradas a los pilotos mediante las señales establecidas por el Código Deportivo Nacional de FECOM. Nadie puede utilizar señales similares bajo ninguna circunstancia.

19.2. Es obligatorio para las categorías PROFESIONALES que todos los pilotos que tomen parte en los warm up y las carreras de todas las pruebas de Velocidad de Circuito, lleven siempre la vestimenta ignífuga completa, casco y head and neck support. Así también la sujeción correcta de los cinturones de seguridad (salvo excepciones establecidas en los reglamentos técnicos y con aprobación del organizador).

19.3. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, "ÁREA DE TRABAJO" y en la parrilla de salida.

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

a) Durante la sesión de Clasificación: 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.

19.5. Desde el inicio y hasta la finalización del Warm up, o carrera (s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otros especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Oficiales de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los oficiales de pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

19.6. Únicamente, un vehículo puede ser empujado en dirección contraria al de la competencia para desplazar de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones del Director de Carrera y/o los oficiales de pista.

19.7. Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir sustancialmente e inmediatamente la velocidad y todos los vehículos deberán formarse en fila india sobre el Pit Lane en caso de que sea una Práctica o Clasificación, o a la parrilla de salida o si es por lluvia al pit lane durante la Carrera, preparados para detenerse si fuera necesario, está prohibido los adelantamientos.

19.8. La llamada de un piloto al Pit lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y el piloto no debe cumplir más de cuatro vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.

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

19.10. Un piloto no puede en ningún caso empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Oficiales de pista.

19.11. Tanto en la entrada como en la salida de 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 pit lane no podrán tocar la línea blanca salvo causa de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

19.12. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de las carreras, exceptuando que sea para retirar el vehículo de una posición peligrosa.

19.13. Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito (Código Deportivo Nacional de FECOM).

19.14. En particular está prohibido:

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 zigzag para calentamiento de neumáticos, en entrenamiento y en la carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 23.10.

19.15 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 sacarle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo en la primera oportunidad posible. Se informará a los Comisarios Deportivos de la prueba, de cualquier piloto que parezca ignorar las banderas azules.

19.16. Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los oficiales de pista agitaron banderas azules para prevenir que un piloto más rápido intentara adelantar. Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules, será reportado a los Comisarios deportivos de la prueba.

19.17. Los pilotos deberán utilizar la pista en todo momento. Para eliminar cualquier duda:

- Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la misma pero no así los pianos, y se considerará que un piloto ha salido de la pista, si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con 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, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.
- El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

19.18. Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar de dirección más de una vez 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.

Está prohibido realizar más de un cambio de posición para defenderse de una maniobra de adelantamiento. 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. Cualquier piloto que presuntamente cometa algunas de las infracciones antes mencionadas, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la prueba.

19.19. La realización de las maniobras descritas en los artículos 19.15. y 19.16 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (ej. 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 Artículo #11 de este Reglamento.

19.20. 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 varios vehículos, o adoptar una formación de abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los pilotos.

19.21. 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 caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la descalificación.

19.22. Si un vehículo se detiene fuera del pit lane, deberá ser sacado lo más rápido posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberá prestarle asistencia. Si por esta asistencia el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, o si por asistencia técnica (uso de grúa o vehículo de rescate) es empujado o conducido hasta los boxes o al Paddock debe hacerlo dentro del respeto al reglamento y sin sacar ventaja alguna, será penalizado de la siguiente forma:

a) En entrenamientos cronometrados, con la anulación del mejor tiempo realizado por el piloto afectado excepto si éste deja su vehículo, bajo la vigilancia de un comisario técnico, en el interior del parque cerrado.

b) En la carrera, con la descalificación, si dicha asistencia permite que el motor se ponga de nuevo en marcha.

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

19.24. Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia un lugar seguro de la pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Oficiales de Pista.

19.25. El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar. La organización no se hace responsable por los daños que sufra el vehículo

19.26. 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 está prohibido.

19.27. No está autorizado recibir asistencia en la vía rápida o de circulación del Pit Lane.

19.28. Banderas amarillas: Una o más banderas amarillas mostradas en el puesto 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 o en carrera será penalizada de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de este Reglamento.

19.29. Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se detiene deliberadamente en el circuito o impide la circulación normal a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de este reglamento.

19.30. La organización, el Comité Organizador o cualquier persona involucrada en el evento no son responsables por daños ocasionados a vehículos de competencia en carrera o por parte de algún oficial en el procedimiento de extracción o remolque del vehículo.

19.31. Cualquier acción que ponga en peligro la vida de un piloto será sancionada con la descalificación del evento.

19.32. Es obligatorio que cuando un vehículo se daña, el piloto lo deje en un lugar seguro, fuera de la pista.

19.33. El adecuado funcionamiento del transponder es responsabilidad del piloto sin embargo es obligatorio utilizarlos de la manera que recomienda el fabricante, se adjunta imagen de referencia.



20. ENTRENAMIENTOS OFICIALES

20.1. Para todas las sesiones de prácticas se aplicarán las regulaciones establecidas por el artículo 1.2.

20.2. Existen varios tipos de entrenamientos oficiales:

a) Clasificación: 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.

b) Warm Up: Entrenamiento Libre, que en caso de celebrarse será el mismo día de la carrera (s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera o días antes de la carrera oficial.

c) Queda **completamente prohibido** el uso de los vehículos de competición de todas las categorías en eventos o entrenamientos no pertenecientes a la organización del campeonato nacional de automovilismo **15 días** antes de cada fecha, esto para evitar la desigualdad de práctica de los demás competidores, si algún vehículo de competición rompe esta regla será sancionado según lo que indica el punto 11.

20.3. Clasificación Sesión Única: Todos los autos inscritos en cada categoría serán admitidos en su sesión correspondiente. Al final de este tiempo, todos los autos volverán a la calle de boxes. Después de la finalización de la clasificación, los vehículos estarán bajo las regulaciones de Parque Cerrado. Cualquier trabajo que se está llevando a cabo en estos autos debe parar en la bandera a cuadros.

Si dos o más conductores establecen tiempos idénticos durante la clasificación, se dará prioridad al piloto que marcó el primero tiempo del primero.

Desde el comienzo hasta el final de la sesión, se aplicarán los siguientes principios:

- El combustible NO puede ser añadido o sacado de los autos.
- Solo se permitirá a los autos transitar en el carril de circulación cuando la salida de boxes esté abierta al inicio o reinicio de la sesión.
- Los vehículos deben permanecer en el pit-lane o box en todo momento.
- Los vehículos que no puedan llegar al parque cerrado deberán permanecer en el carril de reparaciones o box en condición de Parque Cerrado en todo momento.

20.4. Un vehículo no puede ser calificado más que por su piloto.

20.5. 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.

20.6. Para todas las sesiones de clasificación, 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.

20.7. Todas las vueltas efectuadas durante la clasificación serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida del primer heat, salvo algún cambio indicado en el reglamento particular.

20.8. Cualquier infracción cometida por un piloto o su Concursante durante las sesiones de clasificación será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Artículo 11.

20.9. Corresponde al Director de Carrera, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante la clasificación y en este caso comunicarlo a todos los participantes. Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

20.10. Se realizará una única sesión de clasificación. Esta única sesión determinará la parrilla del primer heat, salvo algún cambio indicado en el reglamento particular del evento. Al final de la sesión se publicará, oficialmente, el mejor tiempo obtenido por cada piloto.

20.11. El orden de clasificación del Primer heat se establecerá de la siguiente manera:

20.11.1 Las primeras posiciones serán determinadas en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la clasificación. Si 2 o más pilotos obtuvieron el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al piloto que haya obtenido el tiempo de empate del primero.

20.12 Para TODAS las categorías, el orden de clasificación del segundo heat será según los resultados del heat anterior.

20.13. En caso de que una o varias de las sesiones de clasificación no se puedan realizar, los Comisarios Deportivos indicarán el orden de clasificación a su mejor criterio.

20.14. El formato de clasificación puede variar siempre y cuando los cambios se indiquen en el reglamento particular del evento.

21. INTERRUPCIÓN DE CARRERA

21.1. Cuando fuera necesario interrumpir algún heat de clasificación o carrera 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.

21.2. La decisión de parar puede ser tomada únicamente por los Comisarios Deportivos.

21.3. El Director de Carrera o sus adjuntos pueden interrumpir tantas veces y tanto tiempo como consideren necesario, para limpiar la pista o permitir el rescate de un vehículo. Siempre que sea posible, se recuperará el tiempo perdido por la suspensión, de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla.

21.4. En el caso que una sesión de clasificación sea interrumpida, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la clasificación de los pilotos admitidos a la salida.

21.5. Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus Boxes, estando prohibido adelantar. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista
- El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable
- Los vehículos que hayan quedado abandonados en el Circuito serán recuperados y transportados al Paddock para ser entregados a los equipos

21.6. Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el circuito, se hace necesario detener (bandera roja) o neutralizar (Doble Amarilla), el piloto del vehículo que haya causado el incidente podrá ser penalizado de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 11. En el caso de que un incidente implique a más de un vehículo, y los Comisarios Deportivos concluyan que algún piloto no tenga responsabilidad directa en el mismo, los Comisarios Deportivos podrán decidir no penalizar.

21.7. En caso de haber interrupciones por clima o por temas de fuerza mayor la dirección de carrera podrá suspender o cancelar el evento, en caso de haber una suspensión se retoma la carrera el y se puntuará acorde a lo establecido en posiciones y según lo indica el sistema de puntos en caso de que se decida la cancelación total del heat o del evento no habrá repartición de puntos.

22. PARRILLA DE SALIDA

22.1. Al final de la sesión(es) de clasificación se publicará el mejor tiempo de cada piloto, firmada por el Director de Carrera y Comisarios Deportivos.

22.2. 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.

22.3. Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior además de los clasificados podrán ser autorizados a participar en la carrera.

22.4. La parrilla de salida definitiva será publicada el día del evento, máximo 2 horas antes de la hora oficial de salida de la prueba. Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera antes de este momento. Después de la publicación de la parrilla de salida ningún vehículo no anotado en esta será admitido a participar en la carrera.

22.5. La parrilla de salida del heat 1 será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la sesión de clasificación, salvo los casos especiales contemplados en los Reglamentos Particulares. Si 2 o más pilotos obtuvieron el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

22.6. El piloto más rápido de la clasificación tomará la salida del heat 1 en la posición de la parrilla marcada como "Pole Position".

22.7. 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.

23. PROCEDIMIENTO DE PARRILLA GENÉRICO

23.1. 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.

23.2. Podrán nombrarse tantos jueces de hecho como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

23.3. Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Artículo 11.

23.4. 10 minutos para la carrera: apertura de pre parrilla.

23.5. A 5 minutos para la carrera: cierre de pre parrilla.

23.6. A 5 minutos para la carrera el vehículo de seguridad estará al final de los pits en espera de los vehículos de competencia, todos los autos se dirigen en fila india a la zona de salida de pits. Quien no entre en el tiempo en la pre parrilla saldrá de último.

23.7. A 3 minutos para la carrera: finaliza el plazo para ayuda mecánica exterior en los vehículos en parrilla. Los motores deben ser puestos en marcha con los pilotos al volante. Todos excepto pilotos y oficiales, deberán abandonar la parrilla.

23.8. A 1 minuto para la carrera: Inician las vueltas de formación según la categoría: GT3, GT2, GT1, GT3 SPEC, ST, TC1 y TC2 (2 vueltas de formación), TC 3,4,5 (1 vuelta de formación) Inicio de la vuelta de formación:

a) En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 o 2 vueltas de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al "Safety Car". 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. El inicio de la (s) vuelta (s) de formación se indicará mostrando una bandera verde agitada en el puesto del inicio o iluminando las luces verdes respectivamente.

b) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, 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 (s) vuelta (s) 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 que se encuentre retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la línea de meta –

salida, 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.

23.9. Durante la vuelta de formación queda prohibido:

a) Efectuar ensayos de salida. El límite máximo hasta donde está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos será la línea blanca que se encuentra perpendicular a la línea de ingreso a Pits.

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

c) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas. 23.10 Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 23.10. y los que debían 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.

23.11. Cambio de condiciones meteorológicas:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

a.1. Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas el Director de Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 15 minutos en lugar de los 10 habituales.

a.2. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde utilizándose con ello el acceso a la pista y el procedimiento respectivo de salida.

b) Después del cierre de Pit Lane:

b.1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover 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 el área de boxes. Transcurrido este tiempo se formarán nuevamente en fila india según los resultados de clasificaciones o heats, el SC estará en la salida de los pits y se tomará nuevamente el procedimiento de salida con la (s) vuelta (s) de formación respectiva.

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" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.

c.2. Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo Blanco) y "10" (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 mejoran al final de este período de 10 Minutos, se reiniciará el procedimiento de salida estándar 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" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significa una demora suplementaria de 10 Minutos antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

23.16. Cualquier presentación de un panel indicador de "10" deberá ir acompañada de un aviso sonoro

24. PROCEDIMIENTO SALIDA LANZADA

24.1. La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2 en su formación, y de fila india en pits para iniciar el procedimiento de salida.

24.2. Tras la confirmación por parte de los oficiales de pits que todos los vehículos están en su posición se mostrará la bandera verde y se iniciarán la (s) vuelta (s) de formación tras el vehículo de lanzamiento. En el punto donde finalice el poder hacer maniobra de zigzag, se mostrará un panel indicativo de Formación de Parrilla (Fondo Negro con letras amarillas). A partir de este punto todos los vehículos deberán ir colocándose en formación de 2x2.

24.3. Durante la (s) vuelta (s) de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

24.4. El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación (SAFETY CAR), así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se dé la señal de salida.

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

24.6. Los adelantamientos y abandono de la formación de salida estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

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

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

b) Si el vehículo de seguridad ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitaron banderas amarillas y la torre mostrará un cartel indicativo de: Vuelta de Formación Adicional. Los vehículos, bajo la dirección del Pole Position, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de seguridad 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 segunda vuelta de formación.

25. 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, para avisar que vienen autos cerca y se debe salir con cautela.

25.2. En el supuesto en el que el semáforo rojo de salida del Pit Lane pueda estar encendido durante la carrera, y algún piloto salga del mismo en esa situación, la infracción será sancionada según lo previsto en el Artículo 11.

25.3. Cuando el Director de Carrera haya 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. Cualquier infracción podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos. Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia, aunque la pista se haya secado.

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 la declara como carrera mojada mostrando un panel indicador "CARRERA MOJADA" en la línea de salida.

25.5. Endurance, para la final del campeonato que se disputa en la última fecha, para las categorías GT1, GT2, GT3, GT3 SPEC y ST, se correrá en la modalidad de un solo endurance con una inscripción máxima de 41 vehículos en pista. Además las categorías TC 1,2,3,4,5 correrán un endurance de 30 minutos en un solo head de competición con un máximo de 36 vehículos inscritos.

25.6. Cada categoría contará con un máximo de 9 vehículos, sin embargo, en la categoría con menos vehículos inscritos durante el año serán solo 8 vehículos los que podrán concursar.

25.7. Se unifica una sola parrilla con las nueve primeras posiciones de cada categoría, en caso de que una categoría no tenga la suficiente cantidad de vehículos se cederá espacios a la siguiente categoría.

25.8. La duración de la carrera será de 1.5 para GT1, GT2, GT3, ST Y GT3 spec horas continuas con una parada obligatoria, sin embargo, cada equipo podrá hacer las paradas que requiera siempre y cuando se apegue a las reglas establecidas en el reglamento particular.

25.9. El vehículo 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto.

25.10. Podrán Sumar puntos 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).

25.11. Los Comisarios Deportivos deberán publicar LAS POSICIONES PROVISIONALES REVISADAS, que incluya las sanciones que se hubiesen impuesto hasta ese momento a la espera de poder elevar a definitiva dicha clasificación.

25.12. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, las posiciones pasarán a ser definitivas, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

25.13. En caso de haberse presentado una intención de apelación la clasificación mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención a este hecho.

26. NEUTRALIZACIÓN DE CARRERA MEDIANTE UN VEHÍCULO DE SEGURIDAD (SAFETY CAR)

26.1. En todas las pruebas puntuables se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la carrera por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), en los laterales.

26.2. El Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla al final de los pits y permanecerá allí hasta que se dé la autorización del Director de Carrera para iniciar la (s) vuelta (s) de formación.

26.3. El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los concursantes 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, y las luces amarillas del semáforo se encenderán en la línea, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.

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.
- Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.
- Si cualquier vehículo ingresa al Pit Lane.

26.7. Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el Safety Car avisará a todos los vehículos situados 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.

26.8. El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. Una vez esté tras el Safety Car, el líder deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el Art. 26.10.) 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 al 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 están 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 destinadas. 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 grupo indicando que el Safety Car y el grupo pasarán por Pit Lane.

26.11. Cuando el Director de Carrera ordene retirarse al Safety Car (fin de la neutralización), este SC POR PIT LANE apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de la longitud de un vehículo. Al objeto de evitar accidentes, antes que el Safety Car retorne al Pit Lane y desde el momento en que se apaguen las luces destellantes, los pilotos deberán llevar un ritmo uniforme y constante que no suponga realizar aceleraciones, frenadas o cambios de dirección de manera brusca e imprevista, ni maniobras que puedan suponer peligro para el resto de pilotos o impida la reanudación de la salida.

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea y del (de los) punto(s) intermedio(s) de fin de neutralización de la carrera. Las banderas verdes se desplegarán hasta que el último vehículo haya pasado por la Línea.

26.11.1. El adelantamiento permanece estrictamente prohibido entre vehículos participantes hasta que estos pasen por la línea de cronometraje (Inicio/ Meta).

26.12. 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.

26.13. 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 de 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 siguiendo en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes del 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.

27. SUSPENSIÓN 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 Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces rojas en la línea de Inicio / Meta.

27.2. Cuando se dé esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en una línea en el lado en que se encuentre la pole position. Cualquier vehículo que se encuentre entre la línea roja y el líder de carrera será llevado por los oficiales a otra fila paralela a la anterior en parrilla, y antes de reanudar la carrera se ordenará a estos vehículos completar una vuelta para ponerse al final de la formación.

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 podrá trabajar en los autos 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. Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización de Drive Through a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida. Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización.

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

27.7. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes que la señal de parada sea dada.

CASO "A": Menos de 2 vueltas completas. Todos los vehículos se dirigirán directamente a la parrilla donde volverán a ocupar los puestos que ocupaban en la salida anterior.

CASO "B": Dos vueltas completas, o más, pero menos del 75% de la distancia prevista para la carrera (redondeado al número entero inferior de vueltas). Todos los vehículos se formarán en fila india en la parrilla de salida, solamente si es por lluvia se dirigirán a pits.

CASO "C": 75% o más de la distancia de la carrera (redondeado al número entero más alto de vueltas). Los vehículos se dirigirán directamente hacia el Parque Cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

27.8. En el caso de que el o los vehículos que causen el incidente que provoca la suspensión de la carrera, pueda arrancar y salir por sus propios medios, o haya quedado encendido antes de la intervención y pueda reingresar, debe dirigirse a los pits y salir de ahí cuando la carrera sea reanudada.

28. REANUDACIÓN DE LA CARRERA

28.1. Caso A

- a) La salida original será considerada nula y sin valor.
- b) La longitud de la nueva carrera será la distancia íntegra de origen.
- c) Los pilotos calificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen. Sólo los vehículos que hayan tomado la salida de origen serán admitidos, siempre que no hayan sido oficialmente retirados de la carrera en el momento de la interrupción de la misma.
- d) Después que la señal de parada de la carrera haya sido dada, todos los vehículos que estén en marcha se dirigirán directa pero lentamente hacia la parrilla.
- e) Se podrá trabajar en los vehículos.
- f) El reabastecimiento no será autorizado.

28.2. Caso B

- a) La carrera será considerada como realizada en dos partes, considerándose acabada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la línea por última vez antes de la vuelta en la que la carrera se haya parado.
- b) El tiempo de la segunda parte será el tiempo de la carrera original menos la primera parte (lapso del inicio de la carrera hasta el paso de la última vuelta del líder antes de la vuelta en la que se indicó la bandera roja). La clasificación de la carrera total será establecida según lo mencionado en el Artículo 29.1 declarando vencedor a quien primero cruce la línea de llegada.
- c) La parrilla para la segunda parte será una parrilla estándar con los vehículos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- d) Sólo los vehículos que hayan tomado la salida de origen serán admitidos, siempre que no hayan sido oficialmente retirados de la carrera en el momento de la interrupción de la misma y con la condición de que hayan vuelto por sus propios medios hasta el lugar autorizado: Hacia una posición por detrás del último lugar de la parrilla, o en caso de que sea por lluvia al Pit Lane.
- e) Si la carrera ha sido interrumpida por causa de la lluvia, un panel con la indicación "LLUVIA" debe ser expuesto en la línea. f) No será autorizado ningún tipo de reabastecimiento.

28.3. El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados. En todos los casos se comunicará como mínimo con 10 minutos de antelación.

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

28.5. Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas y el vehículo debe estar en el suelo. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas o el vehículo no esté en el suelo cuando se muestre el panel de 3 minutos será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Artículo #11.

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

28.6. 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.

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

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

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

28.8. La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida. El adelantamiento permanece estrictamente prohibido entre vehículos participantes hasta que estos pasen por la línea de cronometraje (Inicio/ Meta).

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.

28.9. 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.

28.10. 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.

28.11. 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.

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

28.13. Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 27 del presente Reglamento.

28.14. Si una carrera no puede ser reanudada, ésta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por última vez, antes de la vuelta en la que la carrera haya sido interrumpida.

28.15. 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 29, no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

29. 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/tiempo 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 previsto, se considerará que la carrera ha

finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de la vuelta en la 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 1 vuelta de desaceleración; durante la realización de la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios imprevistos 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.

30. PARQUE CERRADO

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

30.2. El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará, en el mismo Parque Cerrado, así como en toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

30.3. Inmediatamente después de finalizar las clasificaciones 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 a cualquier vehículo que se encuentre en el Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación, se 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 mínimo 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los Comisarios Deportivos.

30.8. En el caso de eventos con 2 competencias, cualquier Concurante que no se haya clasificado en el primer heat podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre el 1er y 2do heat 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 del siguiente heat.

30.9. En el caso de que un Concurante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en entrenamientos oficiales, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la carrera correspondiente a dichos entrenamientos.

30.10 En el parque cerrado se realizará la medición de gasolina para comprobar que su octanaje esté acorde a lo que indica el reglamento técnico a los 3 primeros lugares de cada hit y se podrá realizar a todos los concursantes o elección al azar en caso de que la comisión técnica así lo requiera.

31. ENTREGA DE PREMIOS

31.1. Los conductores que se hayan hecho acreedores del Trofeo deberán participar en la ceremonia de ENTREGA DE PREMIOS en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

32. RECLAMACIONES Y APELACIONES

32.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en este reglamento y al Código Deportivo Nacional Fecom acompañada de una caución de **150,000.00** colones.

32.2. Todo Concurante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos, acompañado de una caución de **250,000.00** colones.

33. PUBLICIDAD

33.1. Cualquier persona física o jurídica sin importar a quien represente que publique o realice publicidad con los resultados de una competencia, fecha, carrera o con cualquier tema relacionado con el campeonato, debe de indicar las condiciones exactas al desempeño o resultados referidos a la naturaleza de la competición, récord, categoría, clase, etc. del vehículo, la posición o el resultado obtenido, en estricto apego a las normas y reglamentos establecidos por la organización y la FECOM.

33.2. De no ser respetado este artículo a la persona que haya inscrito el vehículo, quien eso a quien se tiene como responsable ante esta Organización, para efectos de la sanción del mismo, le será impuesta una multa en efectivo establecida por el comité organizador y la FECOM.

33.3. Cualquier publicidad o mención realizada relacionada con los eventos organizados por Costa Rica Racing League SAD. debe mencionar el nombre oficial del evento o campeonato, y el Campeonato Nacional de automovilismo. En los casos donde la publicidad sea realizada en medios escritos, tradicionales o no tradicionales debe de figurar el logotipo de CRRL y el patrocinador oficial del evento, Campeonato Nacional de automovilismo, circuito Star Cars según la referencia hecha. De no ser respetado este artículo a la persona que haya inscrito el vehículo, o a quien se tiene como responsable ante esta Organización, para efectos de la sanción del mismo, le será impuesta una multa.

33.4. No está permitido en ningún tipo de publicidad de las marcas ofender o realizar comparaciones con sus contrincantes (agencias o pilotos).

33.5. Los participantes deberán reservar en sus autos los espacios descritos a continuación:

A: El sector superior del parabrisas para ubicar una calcomanía de 105 cm. X 10 cm.

B: N° de Competencia.

C: Publicidad obligatoria del Organizador del Evento.

34. BALANCE DE DESEMPEÑO

34.1. Con el fin de mantener igualdad de condiciones y un balance en la competitividad del campeonato el Comité Organizador se reserva el derecho de adicionar peso a los vehículos según sea el caso en particular.

34.2. En el caso de las clases que tengan un tiempo mínimo por vuelta establecido, los pilotos o equipos que bajen el tiempo permitido para cada clase en particular incurran en una falta técnica, que se sancionará de la siguiente manera.

34.3. Clasificación: Primer infracción: última posición en la parrilla de salida.

34.4. Carrera: Primera infracción: Excluido del Heat.

35. JUNTA DE PILOTOS

35.1. La Junta de Pilotos de los Concursantes y Pilotos es una reunión organizada por el Director de Carrera o el Director de Prueba para todos los Concursantes y Pilotos inscritos en la Prueba.

35.2. El objeto de la Junta de Pilotos es recordar a los Concursantes y/o Pilotos los puntos específicos del Reglamento Particular relativos a la organización de la Prueba; recordarles las nociones de seguridad, ya sea generales o específicas del circuito utilizado.

35.3. La hora de la Junta de Pilotos estará indicada en el programa de la Prueba. La hora es considerada como aquella en la que comienza la Junta de Pilotos. La reunión deberá siempre desarrollarse antes de la Clasificación. Si es necesario, se podrán organizar reuniones suplementarias.

35.4. La presencia de los concursantes y/o pilotos inscritos es obligatoria durante toda la duración de la Junta de Pilotos. El piloto que no participe o envíe un representante perderá su derecho a la clasificación.

35.5. La Junta de Pilotos se hará siempre después del cierre de inscripciones.

36. SALIDA EN FALSO

36.1. Se producirá una Salida en Falso cuando un Automóvil:

36.1.1. No se encuentre en la posición correcta de Salida.

36.1.2. Abandonó la posición que se le había asignado antes de que se diera la señal de salida.

36.1.3. Esté en movimiento cuando se dé la señal de Salida en una Salida parada.

36.1.4. Acelere de forma súbita o irregular durante una Salida lanzada o no mantenga la formación prescrita (indicada por el director de Prueba o el Director de Carrera).

36.1.5 Toda Salida en Falso constituirá una infracción a los reglamentos.

37. VEHÍCULOS CON PILOTO COMPARTIDO

37.1. Se reconocerán dos condiciones de vehículo con pilotos compartidos:

37.1.1. Titulares: se aplicará cuando los dos pilotos se inscriban desde la primera fecha como titulares con un compromiso de participación como tal en todas las fechas.

37.1.2. Piloto Secundario

37.2. Los puntos obtenidos por una pareja en un vehículo compartido son adjudicados a ambos pilotos siempre y cuando cada piloto haya participado en al menos una manga. Si uno de ambos pilotos no participa en una fecha en particular; no recibirá puntos (el piloto que clasifica debe correr una manga de competencia). Se excluyen aquellos casos que por accidente o fallas mecánicas impiden la participación del segundo piloto en el heat correspondiente. En este caso los puntos obtenidos serán adjudicados a ambos pilotos. Los puntos sumados al piloto secundario no son válidos sino hasta que este se inscriba como titular y participe como tal en al menos 3 fechas.

37.3. Una vez que un piloto ha sido inscrito como titular este no puede ser inscrito como piloto secundario, salvo causas de fuerza mayor y a criterio del Comité Organizador

37.4. El vehículo puede ser compartido por un máximo de dos pilotos por evento.

37.5. En caso de que pilotos estén compartiendo auto y alguno de los 2 no corra su manga como lo establece el reglamento estos perderán los puntos obtenidos y se adjudicará al piloto que corrió las 2 mangas como piloto individual.

Sin embargo, con previa notificación a la organización por motivos de fuerza mayor se podrá brindar una autorización especial, esto se debe de notificar con al menos **30** días antes de la fecha y por escrito, la organización tendrá **72** horas para dar respuesta a los participantes, en caso de enfermedad se deberá de demostrar con incapacidades o comprobante hospitalario entendiéndose que los **30** días pueden cambiar en el caso..

Lo que no esté claramente permitido o contemplado en este Reglamento es prohibido y será sancionado por los Comisarios Deportivos o técnicos según las sanciones tipificadas en este Reglamento.

FINAL

Fecha de reglamento 01 de enero del 2025.