



REGLAMENTO DEPORTIVO GR CUP SPAIN 2025

ÍNDICE

ART 1.	ORGANIZACIÓN.	3
ART 2.	OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.	4
ART 3.	ASPIRANTES Y LICENCIAS.	6
ART 4.	VEHICULOS ADMITIDOS.	7
ART 5.	INSCRIPCIONES.	8
ART 6.	NUMERO DE VEHICULOS ADMITIDOS	9
ART 7.	PRUEBAS PUNTUABLES.	9
ART 8.	DISTANCIA A RECORRER Y DESARROLLO DE LA PRUEBA.	10
ART 9.	NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA.	11
ART 10.	SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS – RADIOS – CRONOMETRAJE.	12
ART 11.	VERIFICACIONES – NEUMÁTICOS – CARBURANTE – PESO – ALTURA MÍNIMA.	13
ART 12.	DISCIPLINA GENERAL Paddock, BOXES, PIT LANE Y USO DE LAS INSTALACIONES.	18
ART 13.	DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.	19
ART 14.	PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES.	23
ART 15.	BRIEFING.	23
ART 16.	ENTRENAMIENTOS (PRIVADOS, LIBRES, CRONOMETRADOS).	23
ART 17.	PARRILLAS DE SALIDA Y CARRERAS.	25
ART 18.	PROCEDIMIENTO DE SALIDA	27
ART 19.	PARQUE CERRADO.	27
ART 20.	TROFEOS Y CEREMONIA DE PODIUM.	27
ART 21.	PUNTUACIÓN, TROFEOS Y PREMIOS DEL CAMPEONATO.	29
ART 22.	CAMARAS ON BOARD.	33
ART 23.	HANDICAPS	33
ART 24.	ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO.	34
ART 25.	APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.	35

ART 1. ORGANIZACIÓN.

1.1 TOYOTA ESPAÑA (En adelante "TOYOTA") en colaboración con Motor & Sport Institute (en adelante "MSI"), con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (en adelante "RFEDA"), organiza en la temporada 2025 la "GR CUP SPAIN 2025" de Circuitos (en adelante "GR CUP SPAIN").

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

PRESIDENTE:

- Teo Martín (Motor & Sport Institute)

VOCALES:

- Félix Iglesias (Toyota España)
- Raquel Martín Garrote (Coordinadora GR CUP Spain)
- Francisco Gutiérrez (Delegado Técnico GR CUP Spain)

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

1.4 Al menos un representante del Comité organizador de la GR CUP SPAIN estará presente en las pruebas, y actuará como coordinador de GR CUP SPAIN, informando a los equipos sobre las dudas que puedan tener, y hacer llegar las mismas, si lo considera necesario, al Comité Organizador.

OFICIALES:

1.5 La RFEDA nombrará, al menos, los siguientes oficiales:

- a) Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- b) Director de Prueba.

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

- a) Delegado Técnico.
- b) Adjunto al Delegado Técnico.

SEGUROS:

- 1.7 Todas las pruebas contarán con un seguro de Responsabilidad Civil (RC) de acuerdo con las disposiciones de la RFEDA para el año en curso.
- 1.8 El RC contratado por el Organizador no afectará a las pólizas de seguro personales tomadas por un concursante o por cualquier participante de la prueba.
- 1.9 Los pilotos participantes en la prueba no son considerados como terceros entre ellos.

ART 2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

- 2.1 Todos los concursantes y pilotos participantes en los eventos se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar, por orden de prelación, las siguientes disposiciones:
 - a) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Challenges y Trofeos de España (PCCCTCE).
 - b) Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos (RDVC).
 - c) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares del Certamen correspondiente.
 - d) Cualquier otro Reglamento aplicable.

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

- 2.2 Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del CDI, así como de los demás Reglamentos aplicables.
- 2.3 Si un concursante no puede estar presente en la competición o en caso de abandonar prematuramente el lugar de la prueba, debe designar a su representante por escrito antes del comienzo de la prueba.
- 2.4 El piloto, durante toda la carrera, es responsable del vehículo, debiendo asegurarse de que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba. Esta responsabilidad es al mismo tiempo individual y solidario con la del concursante.
- 2.5 Los concursantes deben asegurar que sus vehículos cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.
- 2.6 El Tablón Oficial es el publicado en Sportity . Otros medios como las diferentes redes sociales, web de colaboradores, correos, etc., podrán ser también utilizados para difundir y publicitar reglamentos, noticias, clasificaciones, anexos y complementos, pero el canal oficial citado será el único que dará fe en caso de dudas o interpretaciones distintas.

- 2.7 En cada competición de una misma prueba, un piloto solo podrá utilizar otro vehículo, cuando el suyo no pueda ser reparado en el circuito, a criterio del comité organizador, siempre y cuando sea favorable el informe del Delegado Técnico y autorizado por el director de prueba. Para cualquier otro supuesto, no están autorizados los vehículos de reserva. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los vehículos durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.
- 2.8 Todos los casos no previstos en el presente Reglamento o en el RDVC, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación, serán resueltas por el Comité Organizador o por el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba de este certamen.
- 2.9 Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.
- 2.10 El Comité Organizador no se hace responsable de las decisiones que puedan tomar los Oficiales de las pruebas, siendo éstos, los únicos que pueden aplicar los reglamentos en cada caso.
- 2.11 Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en los anexos del presente reglamento.
- 2.12 Los participantes en la GR CUP SPAIN lo hacen asumiendo la premisa de que las competiciones automovilísticas son una actividad de riesgo, excluyendo de toda responsabilidad a su Comité Organizador y a las empresas patrocinadoras y colaboradoras del certamen.
- 2.13 Durante el transcurso de la prueba, todas las personas que componen los equipos deben tener un comportamiento correcto, aceptando las normas de GR CUP SPAIN, así como las decisiones de los oficiales de carrera y de los miembros del comité de organización de GR CUP SPAIN.
- 2.14 Normativa de pases:

a) Pases por equipo:

- **1 por piloto:** Tendrá acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, parrilla de salida y sala de briefing.
- **4 pases de equipo:** Tendrán acceso a boxes, vía interior de Pit Lane, muro de señalización y parrilla de salida.
- **4 pases de paddock:** Tendrán accesos a boxes y vía interior de Pit Lane.

Los pases de equipo serán entregados a cada piloto/equipo en el inicio de la temporada. Serán válidos para toda la temporada. En el caso de que algún circuito requiera un pase adicional serán entregados por el personal de la organización de la GR CUP SPAIN.

b) Pases de parking por equipo:

- **1 pase de asistencia con acceso al Paddock.**
- **1 pase de parking por piloto.**
- **4 pases de parking equipo.**

Todos los pases son válidos únicamente para la actividad de la GR CUP SPAIN.

- c) Toda persona relacionada con un concursante inscrito que se encuentre en la zona de Boxes o dentro del Pit Lane, deberán llevar en todo momento el pase visible.
- d) Se prohíbe la estancia de personas no acreditadas en la zona de Pit Lane durante los entrenamientos o carrera.
- e) Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock. A excepción de los vehículos autorizados por la organización de la GR CUP SPAIN.

ART 3. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

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

CUADRO DE LICENCIAS:

TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITA, ITB, ITC-C/ITCD-C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2025	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO Grado A	PA		
PILOTO Grado A CIRCUITOS	PA/C		
PILOTO JUNIOR CIRCUITO	PJR/C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2025	PUNTÚA Y BLOQUEA
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA

- 3.2 Los deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA podrán participar, puntuando y bloqueando, siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y la RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN (Autoridad Deportiva Nacional) de origen.
- 3.3 El Comité Organizador se reserva el derecho de no aceptar inscripciones de pilotos cuya experiencia o palmarés se muestren contrarios a la filosofía de la GR CUP SPAIN tal como aparece reflejado en el CDI.
- 3.4 Todas las personas que realicen trabajos deportivos en los Zona de Boxes y Pit Lane deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia (o similar) vigente, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del certamen o los de la prueba correspondiente.

- 3.5 El Comité Organizador se reserva el derecho de invitar a cualquier carrera de la GR CUP SPAIN, a efectos publicitarios- prensa, a algún piloto que pudiera no cumplir los requisitos antes citados en el Art 3.3, pero sin puntuar ni bloquear puntos y/o trofeos.
- 3.6 De acuerdo con el CDI, el Concursante será responsable de cualquier acción u omisión por parte de miembros de su equipo, así como de las personas a las que permita el acceso a zonas reservadas.
- 3.7 El incumplimiento de las normas de comportamiento, menosprecio en el trato a oficiales y/o miembros de la organización de la GR CUP SPAIN, entorpecer el buen desarrollo de la prueba, **daño a la imagen de la misma**, por parte de miembros del equipo o personas de su entorno, podrá sancionarse, a criterio exclusivo del Comité Organizador de la GR CUP SPAIN.

ART 4. VEHICULOS ADMITIDOS.

- 4.1 La participación en la Copa GR CUP SPAIN está reservada exclusivamente a los vehículos TOYOTA GR 86 CUP fabricados en MSI con el Kit copa entregado en el momento de la venta.
- 4.2 Los vehículos participantes en la GR CUP SPAIN deberán:
 - a) Contar con la preparación específica de la elaborada por Motor & Sport Institute (MSI), incorporando el Kit Copa que contempla el Reglamento Técnico.
 - b) Presentar un aspecto impecable de carrocería y pintura para poder tomar la salida en los entrenamientos y en cada una de las pruebas, así como tener colocada la publicidad obligatoria, siendo esta responsabilidad única del equipo. Para ello se facilitará diseño vectorizado para que cada equipo pueda hacer sus propios vinilos/stickers.
 - c) Tener hecha la inscripción al campeonato de la GR CUP SPAIN y hacer la inscripción a cada prueba en tiempo y forma.
- 4.3 Un vehículo que participe en una competición de la GR CUP SPAIN no podrá ser inscrito en otra Competición que se celebre el mismo fin de semana.

ART 5. INSCRIPCIONES.

- 5.1 Las solicitudes de inscripción del campeonato y de las pruebas de la GR CUP SPAIN deberán enviarse al siguiente email (grcupspain@msispain.com) y deben ir acompañadas de:
- a) D.N.I, IAE o CIF (si procede).
 - b) Comprobante bancario de la transferencia de los derechos de inscripción.
 - c) Licencias de piloto, concursante y certificado de cesión de licencia de copia de concursante colectivo (en el caso de no ser el titular de la copia).
- 5.2 El importe de inscripción al campeonato, siempre por piloto, se fija en la cantidad de 1.000 Euros + IVA, y en él se incluye un kit completo de ropa (Mono, guantes, camiseta interior ignífuga, pantalón ignífugo, balaclava, ropa publicitaria y trolley porta equipaje).
- 5.3 Inscribirse a la GR CUP SPAIN implica aceptar sin reservas las disposiciones del presente Reglamento, así como las eventuales modificaciones posteriores, sometiéndose a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA, a los Reglamentos específicos de la RFEDA (Prescripciones Comunes -PCCCTCE- y Reglamento del Campeonato de España de Velocidad en Circuitos - RDVC-) y a los Reglamentos Particulares de las competiciones en que tomen parte.
- 5.4 Los concursantes, y pilotos, excluyen de toda responsabilidad, más allá de las inherentes a la propia condición de organizador, a TOYOTA, MSI y a todos sus patrocinadores y colaboradores, renunciando a la presentación de ningún tipo de reclamación contra ellos.
- 5.5 Cada concursante tendrá que indicar los datos de su/s piloto/s en el formulario de inscripción de cada prueba, y este será el válido para todo el desarrollo de la misma.
- 5.6 Un concursante podrá inscribir uno o dos pilotos por coche, teniendo siempre que correr un solo piloto por carrera. En el caso de que por fuerza mayor no pudieran correr los dos pilotos, tendrá que ser autorizado por Comisarios Deportivos.
- 5.7 Los cambios de pilotos inscritos en la lista aprobada por la RFEDA se podrán cambiar hasta la finalización de las verificaciones administrativas. Todos los cambios deben contar con la aprobación del Comité Organizador. Si con el mismo coche corren 2 pilotos diferentes, deberá informarse al director de prueba antes de la finalización del briefing de pilotos en qué entrenamiento libre + cronometrado + carrera participará cada piloto.
- 5.8 El precio de la inscripción de vehículo por prueba es de 1.000 + IVA, siendo indiferente que el piloto haga una o dos carreras.
- 5.9 El precio del alquiler de boxes no está incluido en la inscripción por evento. La organización de la GR CUP SPAIN enviará a los equipos el precio de los boxes en cada circuito en el caso de que haya disponibilidad.

5.10 El Comité Organizador podrá rehusar una inscripción en conformidad a lo establecido por el CDI.

ART 6. NUMERO DE VEHICULOS ADMITIDOS

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

ART 7. PRUEBAS PUNTUABLES.

- 7.1 El número de pruebas en la GR CUP SPAIN es de SEIS (6), y en ellas se realizarán DOS carreras por prueba, es decir hasta DOCE carreras (12) en total en la temporada.
- 7.2 El calendario de pruebas de la GR CUP SPAIN de circuitos 2025, es el siguiente:

FECHA Y CIRCUITOS (*):

- | | |
|--------------------------|--|
| ➤ 28-29-30 de Marzo | Circuito de MotorLand Aragón |
| ➤ 2-3-4 de Mayo | Circuito de Navarra |
| ➤ 6-7-8 de Junio | Circuito de Portimao / Autodromo Internacional del Algarve |
| ➤ 19-20-21 de Septiembre | Circuito de Jerez/ Angel Nieto |
| ➤ 17-18-19 de Octubre | Circuito de Valencia/ Ricardo Tormo |
| ➤ 14-15-16 de Noviembre | Circuito de Barcelona/ Cataluña |

* CALENDARIO PENDIENTE DE CONFIRMAR Y APROBACION POR LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO.

- 7.3 El calendario podrá, a propuesta del Comité Organizador y previa autorización de la RFEDA, sufrir modificaciones.
- 7.4 No se permiten los entrenamientos privados en el circuito donde se va a celebrar la carrera desde 30 días previos a la misma, a no ser que sean test colectivos organizados o autorizados por la GR CUP SPAIN.
- 7.5 Los equipos deberán informar al comité organizador en todo momento cuando y dónde van a hacer test, indiferentemente del circuito/fecha que sea. Tendrán que enviar un email a las siguientes direcciones grcupspain@msispain.com / infogrcupspain@msispain.com con la solicitud. El Comité Organizador de la GR CUP SPAIN podrá aprobar o no el test.

ART 8. DISTANCIA A RECORRER Y DESARROLLO DE LA PRUEBA.

- 8.1 Cada prueba constará del siguiente formato, pudiendo ser modificado por el Comité Organizador antes de la prueba en función de las necesidades del circuito. El formato de cada prueba será incluido en el horario de la misma y será comunicado a los participantes/ equipos a través del Tablón oficial de la copa GR CUP SPAIN.
- 8.2 Formato Principal:
- 2 sesiones de entrenamiento libres de 30 min / sesión.
 - 2 sesiones de entrenamientos cronometrados de 20 min/ sesión.
 - Carrera 1 de 25 min + 1 vuelta.
 - Carrera 2 de 25 min + 1 vuelta.
- 8.3 Estos tiempos en pista y número de sesiones podrían, ocasionalmente, verse modificados por necesidades del promotor de la prueba. Excepcionalmente y por causa de fuerza mayor, una prueba podría tener carreras de distinta duración o realizarse una sola carrera.

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

a) Entrenamientos libres:

Se realizarán dos sesiones de 30 minutos de duración máxima cada uno. En el caso de que en un mismo coche haya dos pilotos deberá ser informado al Comité Organizador de la GRCUP SPAIN y al Director de Prueba para que puedan identificar en qué momento está cada piloto en cada momento en pista.

b) Entrenamientos oficiales cronometrados:

Se realizarán dos sesiones de 20 minutos de duración máxima cada uno. En el caso de que en un mismo coche haya dos pilotos deberá ser informado al Comité Organizador de la GRCUP SPAIN y al Director de Prueba antes de la finalización del briefing. Cada piloto realizará un entrenamiento oficial cronometrado, no pudiéndose cambiar de piloto en medio de la sesión.

c) Parrilla de Carrera 1:

La parrilla de la carrera 1 será determinada por la posición en el entrenamiento cronometrado 1. Siendo el valor más bajo la mejor posición para la parrilla en la carrera, en caso de que se produzca un empate, se cogerá el tiempo de la segunda vuelta rápida del entrenamiento cronometrado 1.

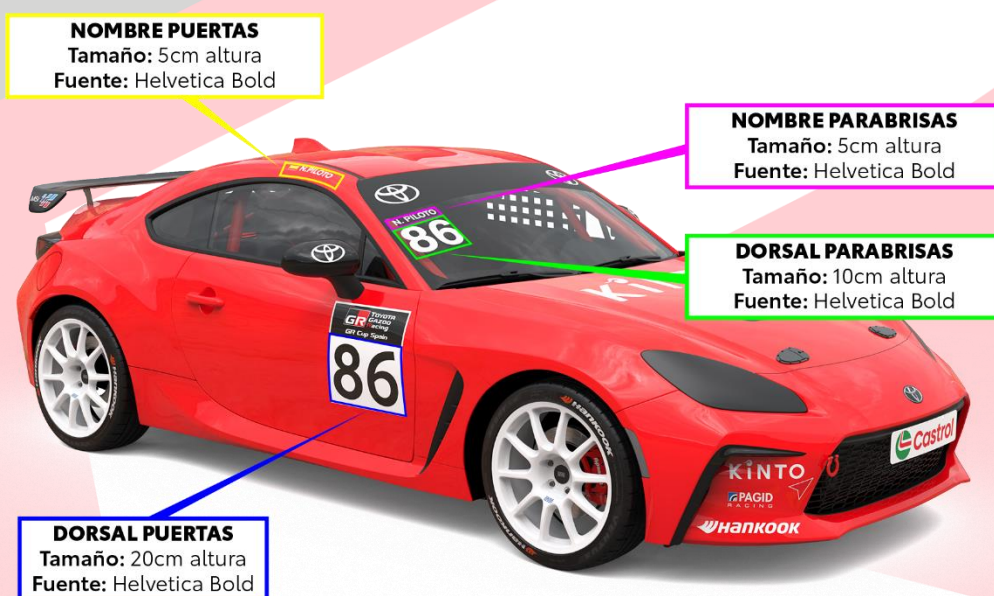
d) Parrilla de Carrera 2:

La parrilla de la carrera 2 será determinada por la posición en el entrenamiento cronometrado 2. Siendo el valor más bajo la mejor posición para la parrilla en la carrera, en caso de que se produzca un empate, se cogerá el tiempo de la segunda vuelta rápida del entrenamiento cronometrado 2.

- 8.4 Las salidas de la primera carrera y segunda carrera serán desde parado salvo excepciones comunicadas en el briefing de pilotos. El procedimiento de salida se realizará según lo estipulado en el RDVC.
- 8.5 En el caso de demostrarse muy poca experiencia en alguno de los pilotos y siempre por motivos de seguridad, los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de modificar las parrillas.

ART 9. NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

- 9.1 Durante toda la temporada, cada piloto llevará el número de dorsal correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador. Los dorsales se adjudicarán por estricto orden de solicitud en la inscripción, seleccionando un número entre el 2 y el 99, quedando reservado el dorsal 86 para posibles pilotos invitados por el Comité Organizador de la GR CUP SPAIN.
- 9.2 El nombre del piloto en el parabrisas será con tipografía de letra Helvética Bold, en color blanco y 5 cm de altura. El dorsal del parabrisas será con tipografía de letra Helvética Bold, en color blanco y 10 cm de altura. El dorsal de las puertas delanteras será con tipografía de letra Helvética Bold, en color negro y 20 cm de altura, como se muestra a continuación en la imagen y en el anexo 2.



- 9.3 Tanto los números de carrera como el nombre del piloto deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.

- 9.4 La publicidad deberá ser conforme a lo establecido por el CDI y a las leyes vigente en España.
- 9.5 En los espacios del coche que no estén reservados para los patrocinadores oficiales de la GR CUP SPAIN, serán libres. Es obligatoria la autorización por escrito por parte del Comité Organizador, de la publicidad de marcas/productos en competencia con los patrocinadores de la GR CUP SPAIN. El incumplimiento de este requisito llevará consigo la pérdida de los premios y puntos establecidos en el presente Reglamento Deportivo de la prueba correspondiente, pudiendo llegar a la exclusión del campeonato.
- 9.6 Los adhesivos de las firmas patrocinadoras serán suministrados por GR CUP SPAIN al inicio de temporada, siendo responsabilidad del participante colocarlos en su vehículo en los lugares indicados y mantener su buen estado durante el transcurso de las competiciones. Cuando sea necesario reponer alguno de los adhesivos, el participante deberá fabricarlo conforme al diseño vectorizado que se publique.
- 9.7 Si a lo largo de la temporada se incorporara a la GR CUP SPAIN un nuevo patrocinador, la publicidad correspondiente se comunicará por medio del Tablón Oficial en un plazo no inferior a siete días antes de la celebración de la siguiente prueba. Dicha publicidad será obligatoria para todos los participantes.
- 9.8 El mono ignífugo será el entregado por el Comité Organizador sin modificaciones, de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2 (Será publicado en el Tablón Oficial). Es responsabilidad de cada concursante, la colocación en su lugar determinado antes de las verificaciones de cada carrera.
- 9.9 Es obligatorio el uso de los logos oficiales en la vestimenta oficial por parte del piloto (Mono ignífugo, gorra, etc.) en podios y entrevistas con los medios.
- 9.10 Queda prohibida la publicidad libre en las superficies acristaladas del vehículo.
- 9.11 Se deberá respetar la publicidad obligatoria en todas las comunicaciones e imágenes de los equipos, concursantes y pilotos.
- 9.12 Los participantes inscritos en la GR CUP SPAIN autorizan al Comité Organizador de la Copa y demás empresas patrocinadoras, la divulgación libre, sin limitación de tiempo, y en la forma que estimen conveniente, de su participación y los resultados obtenidos, así como la cesión a terceros de estos derechos.
- 9.13 En el salpicadero de los vehículos es obligatorio llevar la placa con la imagen de la GR CUP SPAIN, estando prohibida cualquier otra publicidad que no haya sido previamente autorizada.

ART 10. SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS – RADIOS – CRONOMETRAJE.

- 10.1 Es responsabilidad del concursante, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para poder superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico de la GR CUP SPAIN.
- 10.2 Está prohibida la instalación y/o utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, que permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit y, al contrario, durante todo el desarrollo del entrenamiento oficial y las carreras.

- 10.3 El Comité Organizador, por cuestiones de seguridad, podrá obligar a la utilización de un sistema que permita recibir avisos desde dirección de carrera.
- 10.4 El Comité Organizador publicará los datos recogidos por el sistema de adquisición de datos, de la forma que considere más adecuada.
- 10.5 Está permitida la comunicación entre el piloto, dentro de su vehículo en movimiento, y las personas de su equipo, mediante la utilización de sistemas de radio, con la exclusiva función de transmisión de voz.
- 10.6 El mantenimiento, anclaje y uso del sistema de adquisición de datos es responsabilidad del concursante.
- 10.7 En el supuesto de que un concursante no disponga de transponder, el servicio de cronometraje pondrá uno a su disposición, mediante el correspondiente alquiler y fianza. El uso del transponder es obligatorio en entrenamientos libres, cronometrados y carreras. El mal funcionamiento implicará:
- 10.8 En el caso de entrenamientos, una parada obligatoria en los boxes, para su sustitución o reparación.
- 10.9 En el caso de carrera, la penalización establecida por el Colegio de Comisarios Deportivos.

ART 11. VERIFICACIONES – NEUMÁTICOS – CARBURANTE – PESO – ALTURA MÍNIMA.

11.1 Verificaciones:

- a) Las verificaciones se registrarán por el Reglamento Técnico de la GR CUP SPAIN, que se encuentra disponible en el Tablón de Anuncios. Así mismo, se aplicará lo establecido en el RDVC. y en las PCCCTCE.
- b) En el caso de que un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar cualquier sesión de entrenamientos cronometrados o carreras, se intentará verificar de forma prioritaria. Si no se pudiese verificar en el momento, se levantará un acta de precintado del sujeto de la misma, posponiendo la verificación al término de la última carrera.
- c) Cuando en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la última carrera, el Concurante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación conlleva, como norma general, también la descalificación de las anteriores carreras. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación haya(n) sido cambiada(s) después de la sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución o que hubiese sido verificado por los citados Comisarios Técnicos.

11.2 Neumáticos:

Todos los equipos deberán utilizar los neumáticos del suministrador único oficial de la GR CUP SPAIN, suministrados en el evento y que serán marcados por los Comisarios Técnicos.

Especificaciones de los neumáticos:

	NEUMÁTICOS DE SECO	NEUMÁTICOS DE MOJADO
FABRICANTE	HANKOOK	
MODELO DE NEUMÁTICO	VENTUS	
MODELO	SEMI-SLICK	WET
MEDIDA	210/650 R18	
COMPUESTO	T33	W53

- Serán suministrados por TYRE MOTORSPORT en cada evento, y, por tanto, no se podrá utilizar ningún otro neumático durante la prueba (aunque sea del mismo tipo y dimensión) que no haya sido suministrado por (TYRE MOTORSPORT). La persona de contacto para la compra de Neumáticos es Alberto de San Antonio (+34 630 08 65 97).
- El número máximo de neumáticos de seco a utilizar para entrenamientos cronometrados y carreras en cada evento es de 6, a excepción del primer evento en el que se inscriba el piloto. Solamente podrán ser marcados los neumáticos suministrados en el evento. Adicionalmente durante la temporada, se podrán utilizar 2 neumáticos de seco comodín suministrados y marcados en el evento (deberán declararse al menos 1 hora antes de su utilización).
- En el primer evento que se inscriba el piloto de la temporada, se podrán marcar un total de 8 neumáticos suministrados en el evento.
- Es Obligatoria la compra de, al menos 4 neumáticos nuevos por evento.
- Toda modificación o tratamiento, como el rayado o la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido
- Los comisarios técnicos serán responsables del marcaje y control de uso de neumáticos. Todos los equipos deberán de marcar sus neumáticos en el momento y lugar que determine el horario particular del evento.
- El horario de marcaje deberá ser respetado, no pudiéndose marcar neumáticos una vez finalizados los horarios establecidos, excepto autorización expresa de los Comisarios Deportivos por petición escrita del interesado.

- h) En caso de accidente o defecto de fabricación asumido por el suministrador y con la autorización de los Comisarios deportivos, se permitirá el marcaje fuera del horario previsto.
- i) Está prohibido el uso y/o mera presencia de calentadores de ruedas o de cualquier otro método que aumente artificialmente la temperatura de los mismos, durante toda la duración del evento.

Condiciones de "Pista Mojada":

- j) En caso de declararse "Pista Mojada" por el Director de Prueba o de Carrera, la elección de neumáticos es libre (seco o lluvia). La utilización simultánea de neumáticos de seco y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo está prohibida en cualquier circunstancia.
- k) Para la declaración de pista mojada o cambio de condiciones meteorológicas se regirá por lo establecido en el RDVC.
- l) En el momento en el que se declare Pista mojada, los vehículos deberán encender la luz antiniebla trasera. Además, si el director considera y comunica que hay baja visibilidad (por la circunstancia que sea), los equipos deberán montar y usar los faros originales del vehículo (entregados en su compra).
- m) El director de prueba podrá mostrar bandera técnica (negra con círculo naranja) a aquellos vehículos que no lleven encendidas las luces obligatorias o que no logren mantener el coche en pista en condiciones de seguridad con los neumáticos elegidos.

11.3 Carburante.

- a) Si se establece carburante oficial, será el suministrado "in situ" en cada una de los eventos. En cada evento, se deberá hacer una nueva compra de carburante, no siendo válido el carburante adquirido en el evento anterior. De no haber carburante oficial, se deberá cumplir lo establecido en el Reglamento Técnico de la GR CUP SPAIN.
- b) La utilización de carburante diferente al oficial (aun cuando sea conforme a la normativa FIA) entrañará las penalizaciones previstas en el presente reglamento, pudiendo llegar a la exclusión del evento y del certamen.
- c) Si se establece un carburante oficial, la organización mantendrá una muestra original. En su caso, el cuerpo técnico de la GR CUP SPAIN, podrá solicitar un análisis químico comparativo, con el carburante utilizado por cualquier participante.
- d) De no haber un carburante oficial, el cuerpo técnico de la GR CUP SPAIN, podrá solicitar el análisis del carburante utilizado por cualquier participante, según lo establecido en el Reglamento Técnico de la GR CUP SPAIN.

Repostajes:

- e) Los repostajes únicamente se podrán realizar dentro de cada carpa/box del equipo, antes del comienzo de cada sesión.
- f) Cada equipo debe asegurarse de que un miembro del equipo, permanezca con un extintor operativo (capacidad mínima de 5 kg) junto al vehículo durante el proceso de repostaje.
- g) Está prohibido repostar o retirar combustible del vehículo, durante los entrenamientos cronometrados oficiales y durante las carreras, desde el momento en que el vehículo haya iniciado su participación.
- h) Será de aplicación obligatoria, lo establecido en PCCCTCE, RDVC, y normativa adicional que pueda definirse en cualquiera de los eventos del campeonato.

11.4 Peso y altura mínima.

- a) El peso y la altura mínima de cada vehículo, será verificado durante el evento, de la manera prevista en el RD y RT de la GRCUP SPAIN.
- b) Durante el procedimiento de pesaje y/o verificación de la altura mínima, ninguna materia sólida, líquida o de naturaleza gaseosa, podrá ser colocada ni sacada del vehículo.
- c) La báscula aprobada por RFEDA, será la única cuyas mediciones se considerarán válidas y sus indicaciones, se considerarán inapelables. Admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal por defecto si es 1, 2, 3, 4 o por exceso en el caso de que sea 5, 6, 7, 8 o 9).
- d) La medición del peso y la altura mínima del vehículo, serán verificados bajo el control de los Oficiales, y con el motor apagado.
- e) Ningún vehículo podrá abandonar la zona de pesaje sin el consentimiento expreso de los Oficiales, quienes harán lo posible para que los procedimientos correspondientes sean llevados a cabo con la mayor exactitud y brevedad.

Verificación de peso durante los entrenamientos cronometrados oficiales.

En cualquier momento, y durante la duración de los entrenamientos cronometrados oficiales, se podrá llevar a cabo la verificación del peso de carrera.

Se llevará a cabo siguiendo las indicaciones del Delegado Técnico RFEDA:

- a) El Delegado Técnico RFEDA instalará el equipo de pesaje en la zona mejor habitada del Pit Lane para su efecto, o en una zona lo más próxima posible al Box de verificación. Esta área se utilizará para los procedimientos de pesaje durante la sesión.
- b) El Delegado Técnico de RFEDA seleccionará los vehículos para someterse a los procedimientos de pesaje, e informará al conductor por medio de semáforos o paneles de señalización que su coche ha sido seleccionado para controles de peso.
- c) Una vez que ha sido informado de que su automóvil ha sido seleccionado para pesaje, el piloto debe dirigirse directamente al área de pesaje, sin ayuda externa, y se le puede pedir que pare el motor.
- d) A continuación, se pesará el coche con el conductor a bordo. En caso de anomalía, los resultados se entregarán al piloto o al representante del competidor por escrito.
- e) El vehículo debe llegar al área de pesaje y regresar a su box por sus propios medios, sin asistencia externa. En su defecto será puesto bajo el control exclusivo de los oficiales quienes llevarán el vehículo al área de pesaje o a su box.
- f) El piloto y su vehículo no pueden abandonar el área de pesaje sin el consentimiento del Delegado Técnico RFEDA o quien este designe.

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

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

Se llevará a cabo siguiendo las indicaciones del Delegado Técnico RFEDA:

- a) El Delegado Técnico RFEDA pesará los coches clasificados bajo el criterio establecido junto al colegio de comisarios deportivos.
- b) Cualquier infracción a estas disposiciones del pesaje y/o altura mínima, podrá ser sancionadas según las penalizaciones establecidas en el presente reglamento. Los Comisarios tendrán en cuenta si la diferencia en el peso/altura, fuera por una pérdida accidental de un componente del vehículo.

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

- 12.1 Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller/asistencia debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas adicionales, avances, sillas, sombrillas, etc.) detrás de las Carpas/Boxes, deberá contar con el permiso expreso de la organización.
- 12.2 Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad, perros guía de invidentes o de servicio), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.
- 12.3 Los menores, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a Pit Lane y Pista. Los Boxes son una zona sumamente peligrosa y por ello, se desaconseja la estancia de menores de edad, aunque vayan acreditados. Si a pesar ello, algún menor estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada concursante.
- 12.4 Toda persona, relacionada o no con cualquier concursante inscrito, que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, el Pit Lane, en la Parrilla de Salida o en el interior de cualquier otra instalación que lo requiera, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo válido para la zona en cuestión.
- 12.5 Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit Lane, los componentes acreditados de cada uno de los equipos participantes en la competición que se esté desarrollando en ese momento. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada concursante.
- 12.6 Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del Circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones serán responsabilidad del concursante.
- 12.7 Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.
- 12.8 Todo el material, del participante y/o equipo, incluidos los neumáticos, deberá estar en el interior de los Boxes o carpa.
- 12.9 Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados una vez finalizada la competición, así como los bidones de combustible.
- 12.10 Los vehículos deberán permanecer desde 5 minutos antes de la apertura de Pit-Lane frente al Box asignado en la vía lenta, hasta que la luz verde del semáforo de salida del Pit-Lane se encienda, sólo en ese momento se autoriza a los vehículos dirigirse a la salida del Pit-Lane a través de la vía rápida. En el caso de que no hubiese boxes asignados, los vehículos deberán permanecer en el preparque definido desde 5 minutos antes de la apertura de Pit-Lane.

ART 13. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.

- 13.1 Es obligatorio que, todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y carreras, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, casco, hans, etc.) establecidos en PCCCTCE.
- 13.2 Además del mono ignífugo, suministrado al hacer la inscripción, el resto de los elementos de seguridad obligatorios deberán tener la homologación correspondiente y en vigor, según PCCCTCE:
- Casco
 - Soto-casco
 - Guantes
 - Calzado
 - Ropa interior ignífuga
 - HANS/FHR
- 13.3 El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía lenta del Pit Lane y en la Parrilla de Salida.
- 13.4 Ninguna materia sólida, líquida, gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo, durante:
- La sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
 - La carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.
- 13.5 A efectos de lo expuesto en el punto anterior, todos los orificios de relleno del vehículo, deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.
- 13.6 Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado (por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento), nadie está autorizado a permanecer en la pista, a excepción de:
- los Comisarios de Pista en ejecución de su misión,
 - el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista,
 - los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

- 13.7 La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad máxima indicada en el briefing.
- 13.8 Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
- 13.9 Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.
- 13.10 La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.
- 13.11 Tanto a la entrada, como a la salida del Pit Lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el Pit Lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así indicado por los Comisarios Deportivos de la competición.
- 13.12 El piloto de cualquier vehículo, que tenga intención de:

- abandonar la pista,
- acceder a la vía interior del Pit Lane,
- volver a su box,
- volver a la zona de Paddock,

deberá intentar de indicar su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

- 13.13 Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria al sentido de la carrera, exceptuando que sea para retirar el vehículo de una posición peligrosa.
- 13.14 Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en Circuito. (Anexo L del CDI).
- 13.15 En particular está prohibido:
- a) Realizar ensayos de salida en la pista, durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona designada en el briefing.
 - b) Se prohíbe efectuar maniobras de zigzag, conducción errática o antideportiva y maniobras que puedan suponer un riesgo real o potencial para la seguridad; ya sean con el objetivo de calentar los neumáticos, a modo de celebración o cualquier otro motivo; tanto durante las sesiones de entrenamientos como durante la carrera, salvo en los casos expresamente permitidos y conforme a las disposiciones establecidas en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito.

Será responsabilidad de cada participante cumplir con esta norma y realizar las maniobras necesarias únicamente dentro de los límites y circunstancias indicadas por el Director de Prueba, atendiendo las características del circuito, las condiciones de la pista y demás restricciones aplicables según el reglamento.

- 13.16** Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo, que esté a punto de doblarle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo a la primera oportunidad posible. Se informará a los Comisarios Deportivos de la competición, de cualquier piloto que parezca ignorar las banderas azules.
- 13.17** Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los comisarios de pista (en sus correspondientes puestos o medios señalizadores), mostrarán banderas azules de forma clara, para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarlo.
- 13.18** Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte limítrofes de la misma, pero no los bordillos y/o pianos.
- 13.19** Se considerará que un piloto ha salido de la pista, si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto ella (neumáticos). Un piloto no puede salirse de la pista, deliberadamente, sin una razón justificada.
- 13.20** Fuera de este supuesto, si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio de los párrafos anteriores, el piloto puede reincorporarse a la misma, siempre que:
- a) la acción pueda realizarse de forma segura,
 - b) sin obtener ventaja alguna.
- 13.21** El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.
- 13.22** Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como:
- a) golpear a otro vehículo,
 - b) arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista,
 - c) proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección,
- están estrictamente prohibidas.
- 13.23** Está prohibido realizar más de un cambio de trayectoria para defenderse de una maniobra de adelantamiento.
- 13.24** Cualquier piloto que vuelva a la trayectoria de carrera después de haber defendido su posición fuera de ella, deberá dejar libre, al menos el ancho de un vehículo entre el suyo y el borde de la pista en la aproximación de la curva.
- 13.25** Cualquier piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos de la competición.

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

13.27 Asistencia mecánica externa:

- a) Si un vehículo se para fuera del Pit Lane, deberá ser sacado lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos.
- b) Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo, los oficiales de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a la sesión en la que está participando, debe hacerlo dentro de lo establecido en el reglamento, sin sacar ventaja alguna.
- c) Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los Oficiales de Pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, será sancionado de acuerdo a lo estipulado en los anexos de este reglamento.
- d) Si un vehículo se inmoviliza durante los entrenamientos oficiales o la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la única ayuda del motor de arranque.
- e) Todo vehículo abandonado por el piloto sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con sus propios medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.
- f) Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de Pista.
- g) El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto (sin marcha engranada), y con el volante en su lugar (siendo funcional sobre las ruedas directrices del vehículo).

13.28 Banderas amarillas:

- a) Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización, indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias. Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones será penalizada de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.
- b) En un sector con banderas amarillas, el tiempo a registrar por un piloto en ese sector, deberá ser como mínimo de 1" más lento, respecto a cualquier vuelta anterior efectuada por ese piloto, sin incidentes en pista.
- c) Si, en opinión de los Comisarios Deportivos, un piloto se para deliberadamente en el Circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

ART 14. PIT LANE Y ASISTENCIA EN BOXES.

- 14.1 En materia de seguridad y asistencia externa en Pit Lane y Boxes, se cumplirá lo establecido en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).

ART 15. BRIEFING.

- 15.1 Todos los concursantes (o sus representantes por ellos designados) y los pilotos de los vehículos admitidos a participar en la competición, deberán estar presentes durante todo el Briefing y firmar la hoja de presencia.
- 15.2 En el caso de que en un mismo vehículo compitan 2 pilotos, tendrán que indicar al director de prueba que sesiones y carreras disputará cada uno, siendo informados del sistema de identificación que se utilizará durante los entrenamientos libres.
- 15.3 Se restringe el acceso al briefing a aquellas personas que deban asistir. Para ello se llevará un control de firmas.
- 15.4 El uso de cualquier dispositivo electrónico durante toda su duración está prohibido. Consecuentemente, la grabación particular total o parcial del briefing también está prohibida.
- 15.5 Si por motivos de fuerza mayor, no fuera posible llevar a cabo el briefing presencial, se podrá organizar en formato digital. En el Reglamento Particular de la prueba se especificará el formato aplicable.
- 15.6 Los concursantes son responsables de la asistencia de sus pilotos al briefing.
- 15.7 El Director de Carrera y/o Director de la Prueba, junto con el coordinador de la GR CUP SPAIN, serán los responsables de llevar a cabo el Briefing. La presencia del Colegio de Comisarios Deportivos, y del Delegado Técnico del Campeonato, será siempre recomendable.

ART 16. ENTRENAMIENTOS (PRIVADOS, LIBRES, CRONOMETRADOS).

- 16.1 Entrenamientos privados:
- a) Todos los participantes de la GR CUP SPAIN deberán pedir autorización a través del email grcupspain@msispain.com, de la realización de cualquier entrenamiento privado que no forme parte del calendario oficial de la copa.

- b) 30 días antes de que se celebre la prueba del calendario de la GR CUP SPAIN, está prohibido efectuar entrenamientos privados o cualquier tipo de prueba o evento en ese circuito, a no ser que sean organizados o autorizados por la GR CUP SPAIN. Dicha prohibición incluye tanto a los pilotos como a los vehículos participantes de la GR CUP SPAIN 2025.
- c) El Circuito en el que se desarrolle la prueba, controlará del cumplimiento de esta norma. La penalización, en el caso de incumplimiento, será pronunciada por los Comisarios Deportivos en su primera reunión antes del inicio de la Prueba Deportiva.

16.2 Entrenamiento Libre:

- a) Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos, inscritos y autorizados a tomar parte en el evento.
- b) Se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado, estableciéndose 2 sesiones de 30 min cada una.
- c) Este tiempo puede verse afectado dependiendo de la disponibilidad de horas en pista.

16.3 Entrenamiento oficial Cronometrado:

- a) Sesión obligatoria para todos los vehículos/pilotos, que deseen tomar parte en las carreras (Entrenos cronometrados 1 para Carrera 1, Entrenos cronometrados 2 para Carrera 2) y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.
- b) En los entrenamientos cronometrados únicamente podrán participar los vehículos inscritos y que hayan pasado las Verificaciones Administrativas y Técnicas.
- c) Cada sesión de entrenamiento cronometrado, tendrá una duración de 20 minutos. Todas las vueltas efectuadas serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la parrilla de salida. En caso de empate, se cogerá el mejor tiempo de la segunda vuelta rápida para desempatar, y en caso de segundo empate, se cogerá el mejor tiempo de la tercera vuelta rápida.
- d) Si un piloto/vehículo, no toma parte en cualquiera de estas sesiones cronometradas o, no tiene un tiempo que lo califique en la parrilla de salida a carrera 1 o carrera 2, el Colegio de Comisarios Deportivos, junto con el Comité Organizador, podrá autorizar a tomar parte de la carrera 1 o carrera 2, desde la última posición en parrilla de salida.
- e) Durante los entrenamientos cronometrados, 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.

- f) La parrilla de las carreras, se establecerá por la clasificación de los entrenamientos oficiales cronometrados correspondientes, y en orden creciente del tiempo por vuelta conseguidos. En caso de que el evento tenga otro formato, se informará en el briefing de pilotos.
- g) Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado en el Tablón Oficial.
- h) En el caso de que en un mismo vehículo compitan 2 pilotos, cada piloto deberá tomar la salida de forma obligatoria en el entrenamiento cronometrado y en la carrera correspondiente que haya indicado en el briefing de pilotos.
- i) Para todas las sesiones de entrenamientos cronometrados, 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 toda la prueba.
- j) En caso de no poder disputarse los entrenos oficiales cronometrados, para la confección de las parrillas de las carreras, se tendrán en cuenta los tiempos de las sesiones de entrenamientos libres realizadas, tomando el tiempo más rápido de ambas sesiones por cada piloto.
- k) En caso de que algún piloto no tuviera tiempo, por no haberlos disputado se pondrán al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se colocarán por orden de fecha de la inscripción.
- l) Corresponde al Director de Prueba y/o al Director de Carrera, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos. En este caso será comunicado a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase de PISTA MOJADA a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista. Desde ese momento, todos los vehículos deberán llevar encendidas las luces establecidas en sus Reglamentos (luz antiniebla trasera). Cualquier infracción podrá ser sancionada por el Colegio de Comisarios Deportivos.
- m) Todos los equipos deberán tener disponible en el circuito los faros originales de cada vehículo participante (entregados en su compra) por si dirección de carrera considera que hay baja visibilidad, y, por tanto, sea obligatorio ponerlos.

ART 17. PARRILLAS DE SALIDA Y CARRERAS.

17.1 Parque de Pre-Salida:

En las pruebas que se determine que deba haber un parque de pre-salida, este se confeccionará en el lugar y horario que se indique durante el Briefing de Pilotos. En estos parques de pre-salida, los pilotos/vehículos y equipos estarán en disposición de facilitar a los Comisarios Técnicos, la verificación de todas las medidas de seguridad, incluido el sistema de extinción, así como colocación de la publicidad obligatoria.

17.2 Parrilla de Salida:

- a) Al final de la sesión de cada entrenamiento oficial cronometrado, se publicará una clasificación con el mejor tiempo de cada piloto, firmada por el Director de Carrera.
- b) Los Comisarios Deportivos, podrán permitir formar parte de la parrilla de salida, a vehículos/pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación en los entrenamientos cronometrados por razones de causa mayor. Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la Parrilla de Salida.
- c) En el formato principal, la parrilla de salida a cada una de las carreras, será publicada al menos media hora antes del inicio de cada una de ellas.

17.3 Carreras:

- a) En el formato principal se realizarán 2 carreras de 25 minutos cada una, + 1 vuelta. En caso de otro formato, se comunicará el mismo, en el Briefing de Pilotos.
- b) Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea deberá informar al Director de Prueba con una antelación mínima de 1 hora antes de la salida de la carrera. Una vez firmada y publicada la parrilla oficialmente por el Colegio de Comisarios Deportivos, ningún vehículo de forma adicional, podrá tomar la salida a la carrera.
- c) Cualquier vehículo clasificado en cualquiera de las carreras que no respete (sin autorización previa del Colegio de Comisarios Deportivos), el régimen de Parque Cerrado, para realizar alguna reparación o por alguna otra causa, quedará descalificado de la carrera celebrada.
- d) Se autoriza, en caso necesario, el arrancar el vehículo con ayuda de una batería externa suplementaria, siempre que ésta, sea utilizada por las personas del equipo autorizadas a estar en el Pit Lane.

En la zona de Pit Lane se podrá empujar el vehículo para ponerlo en marcha siempre y cuando no supere la distancia de cuatro (4) boxes para hacerlo. Si pasada esa distancia no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor rapidez posible, en un lugar que no moleste a los otros participantes en su cambio.

- e) Corresponde al Director de Prueba y/o al Director de Carrera, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante las carreras. En este caso será comunicado a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase de PISTA MOJADA a la salida de Pit Lane y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista. Desde ese momento, todos los vehículos deberán llevar encendidas las luces establecidas en sus Reglamentos (luz antiniebla trasera). Cualquier infracción podrá ser sancionada por el Colegio de Comisarios Deportivos.

ART 18. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

La salida de las carreras será desde parado.

El procedimiento de salida, será el establecido por el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (RDVC).

ART 19. PARQUE CERRADO.

Además de lo estipulado en el RDVC, sobre el cumplimiento del Parque Cerrado posterior a una sesión oficial, se establece lo siguiente:

- a) Un concursante clasificado en los entrenos cronometrados, podrá solicitar al Colegio de Comisarios Deportivos, no respetar el tiempo de Parque Cerrado, para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá levantar su condición de Parque Cerrado, para trabajar en su vehículo, pero ocupará directamente la última posición de la Parrilla de Salida de la siguiente Carrera.
- b) Un concursante que no se haya clasificado en la carrera, podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá levantar su condición de Parque Cerrado, pudiendo abandonar la zona y/o trabajar en su vehículo sin conllevar penalización alguna.

ART 20. TROFEOS Y CEREMONIA DE PODIUM.

20.1 En cada evento, se establecerá una clasificación por cada una de las carreras. Al final de cada una de las carreras, se celebrará una ceremonia de pódium y se entregarán los trofeos en base a la clasificación de las mismas:

- 1º Clasificado: Trofeo de Primer Clasificado.
- 2º Clasificado: Trofeo de Segundo Clasificado.
- 3º Clasificado: Trofeo de Tercer Clasificado.

20.2 La clasificación obtenida en cada una de las carreras, tendrán relación directa con los participantes del campeonato de la GR CUP SPAIN.

20.3 En caso de que el piloto invitado (con el dorsal 86), clasifique en alguna de las tres primeras posiciones de una carrera, se celebrarán dos ceremonias de podio. En una se incluirá al piloto invitado en la posición que le corresponda, entregándole un “trofeo simbólico”. La otra será solo con los pilotos que opten a trofeo en las posiciones que les correspondan tras descontar al piloto invitado.

20.4 Trofeo Junior: se celebrará ceremonia de pódium y se entregarán trofeos, en base a la clasificación obtenida:

- 1º Clasificado Junior: Trofeo de Primer Clasificado Junior.
- 2º Clasificado Junior: Trofeo de Segundo Clasificado Junior.
- 3º Clasificado Junior: Trofeo de Tercer Clasificado Junior.

A la clasificación de Piloto Junior optarán todos aquellos pilotos, cuyo límite de edad se fija en 19 años máximo el día de la carrera. Si no aspirasen a este trofeo como mínimo cuatro pilotos, sólo se entregará trofeo al primer clasificado junior.

20.5 Trofeo Femenino: se celebrará ceremonia de pódium y se entregarán trofeos, en base a la clasificación obtenida:

- 1º Clasificada Femenina: Trofeo de Primera Clasificada Femenina.
- 2º Clasificada Femenina: Trofeo de Segunda Clasificada Femenina.
- 3º Clasificada Femenina: Trofeo de Tercera Clasificada Femenina.

Si no aspirasen a este trofeo como mínimo cuatro pilotos femeninos, sólo se entregará trofeo a la primera piloto clasificada.

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

ART 21. PUNTUACIÓN, TROFEOS Y PREMIOS DEL CAMPEONATO.

21.1 Puntos por carrera:

- a) Se adjudicarán puntos por cada una de las carreras, según la posición obtenida (tabla adjunta). La clasificación final del evento, se obtendrá de la suma de los puntos obtenidos en las 2 carreras realizadas.

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

- b) Si, varios pilotos empatan en puntos obtenidos en la clasificación final del evento, el comité GR CUP SPAIN, tendrá en cuenta el mejor tiempo de la primera carrera para atribuir la posición.
- c) En el caso de que un coche corra las dos carreras con pilotos diferentes, cada piloto tendrá los puntos correspondientes a la carrera en la que participe.
- d) Vuelta rápida: En cada carrera, se atribuirá 1 punto extra al piloto que realice la vuelta más rápida en carrera. A excepción de que el piloto sea descalificado, en cuyo caso no recibirá el punto de vuelta rápida.

e) Si una carrera se interrumpe y no puede ser reanudada:

- no se atribuirán ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas,
- se atribuirán la mitad de los puntos por posición obtenida, en el caso de que el líder haya completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia prevista.
- la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

21.2 Se establecerá finalmente, una clasificación por evento/prueba, de las diferentes modalidades: General, Junior y Femenino.

21.3 Eventos donde se realice una única carrera, la clasificación general del evento, será en base a los puntos de dicha carrera.

21.4 Se establecen premios en metálico, por clasificación final de evento/prueba, exclusivamente. Las cuantías finales serán las siguientes, según grupo de clasificación y posición:

CLASIFICACIÓN GENERAL	
POSICIÓN	CUANTÍA
1º	3.000 €
2º	2.000 €
3º	1.000 €
4º	800 €
5º	600 €
6º	500 €
7º	400 €
8º	300 €
9º	200 €
10º	200 €

CLASIFICACIÓN JUNIOR	
POSICIÓN	CUANTÍA
1º	1.000 €
2º	500 €
3º	250 €

CLASIFICACIÓN FEMENINO	
POSICIÓN	CUANTÍA
1º	1.000 €
2º	500 €
3º	250 €

21.5 Clasificación Final GR CUP SPAIN.

- a) Tal como establece el PCCCTCE, se seguirá lo indicado como norma general, salvo que el Reglamento del Certamen (es decir, el presente reglamento) disponga lo contrario, como ocurre en este caso.
- b) En consecuencia, la clasificación final de la GR CUP SPAIN se definirá exclusivamente a partir de las carreras de los eventos en los que el piloto haya participado. Se considera que un piloto ha participado en una prueba cuando esté inscrito en ella, haya superado las verificaciones administrativas y técnicas, y aparezcan en la lista de autorizados.

Para ello:

- Se contabilizará el número de puntos conseguidos por los pilotos, en la totalidad de las pruebas disputadas, descontándose únicamente, los dos peores resultados de carreras individuales, es decir, indiferentemente de que sean de eventos distintos en diferentes circuitos.
 - No se podrán descontar los resultados de las carreras en las que no se haya participado.
 - No se podrán descontar aquellas carreras en las que el piloto haya sido descalificado.
 - En caso de empate, ganará la posición quien haya conseguido el mayor número de primeros puestos obtenidos en carreras, si aun así hay empate, se seguirá con el número de segundos puestos conseguidos en carreras, y así sucesivamente, hasta deshacer el empate. Si aun así el empate continúa, se desempatará con el mayor número de poles conseguidas.
- c) El presente reglamento, se establece con el criterio de descontar las dos peores puntuaciones obtenidas, reteniendo únicamente para el cómputo, la totalidad de las puntuaciones de las carreras exclusivamente realizadas menos dos de ellas.

21.6 PREMIOS FINALES GR CUP.

- a) Los premios se recibirán por piloto clasificado.
- b) Para optar a los premios finales, es necesario que los clasificados hayan disputado al menos un total de 8 carreras individuales, independientemente de la categoría de competición (general, junior o femenino).
- c) GR CUP SPAIN otorgará los siguientes premios finales, en base a la clasificación final del certamen, para las siguientes categorías:

GENERAL	
POSICIÓN	PREMIO FINAL
1º	15.000 € + TROFEO
2º	10.000 € + TROFEO
3º	5.000 € + TROFEO

JUNIOR	
POSICIÓN	PREMIO FINAL
1º	5.000 € + TROFEO
2º	2.000 € + TROFEO
3º	1.000 € + TROFEO

FEMENINO	
POSICIÓN	PREMIO FINAL
1º	5.000 € + TROFEO
2º	2.000 € + TROFEO
3º	1.000 € + TROFEO

EQUIPO	
POSICIÓN	PREMIO FINAL
1º	TROFEO

- d) Adicionalmente, se entregará una placa conmemorativa a todos los participantes de la GR CUP SPAIN.
- e) La clasificación del mejor equipo será el sumatorio de los dos pilotos de cada equipo que mejor puntuación tenga en la clasificación general a final de temporada sin descontarse los dos peores resultados.
- f) Para recibir los premios es obligatorio asistir a la entrega de premios final del certamen organizada por el comité organizador de la GR CUP SPAIN.
- g) Los premios de cualquier prueba valedera para la GR CUP SPAIN caducarán a los 3 meses de hacerse público el resultado oficial de cada carrera, según se establece en el PCCCTCE.

ART 22. CAMARAS ON BOARD.

- 22.1 Será obligatorio el montaje de una cámara en el interior del habitáculo que deberá estar instalada de forma segura según las indicaciones incluidas en el Anexo 9 "Montaje de cámaras interiores y exteriores" de las PCCCTC de España. Se recomienda la AIM SmartyCam HD Rev. 2.1.
- 22.2 El concursante será el responsable de su buen funcionamiento en todo momento; la memoria de la cámara deberá tener capacidad de almacenamiento de imágenes, al menos, para toda la duración de la sesión de entrenamientos cronometrados o de la carrera completa en la que participe el vehículo, y las imágenes registradas por la misma estarán siempre a disposición del Director de Carrera o del Colegio de Comisarios Deportivos, con el fin de poder verificar un eventual incidente, y de resolver una eventual Reclamación o la imposición de una sanción referente al mismo.
- 22.3 La orientación de ésta debe ser hacia delante y paralela al eje longitudinal del vehículo.
- 22.4 La instalación y sujeción de estas cámaras deberá ser verificada por los Comisarios Técnicos.
- 22.5 De acuerdo con lo establecido en el citado Artículo 9 de las Prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, las imágenes son propiedad de GR CUP SPAIN, por lo que se prohíbe a los participantes cualquier manipulación o mal uso de ellas. Igualmente queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o Internet sin la debida autorización del Comité Organizador.

ART 23. HANDICAPS

- 23.1 Se denominan hándicaps, a los pesos con los que se penalizan a los vehículos según su clasificación obtenida por el piloto en cada carrera, aumentándose o disminuyéndose según lo reglamentado.
- 23.2 Los hándicaps se entenderán como una adición al peso del vehículo. Dichos hándicaps existirán físicamente, deberán ser incorporados, independientemente del peso que presente el vehículo y del piloto. Nunca un hándicap, podrá ser compensado por un exceso sobre el peso estipulado de vehículo y piloto, independientemente.
- 23.3 Los diferentes hándicaps, tendrán que ser ubicados en una zona habilitada para ello, siendo estos presentados en verificaciones previas para su precintado y uso durante entrenos clasificatorios y su correspondiente carrera.
- 23.4 Los únicos hándicaps permitidos, así como su elemento de unión al vehículo, se deberán obtener en el servicio de recambios oficial de la GR CUP SPAIN.
- 23.5 La ubicación, fijado y precintado del handicap, se deberán realizar conforme a lo establecido en el Reglamento Técnico de la GR CUP SPAIN.

- 23.6** Los pilotos que finalicen entre los tres (3) primeros clasificados de una carrera, estarán afectados por la siguiente tabla de hándicaps para la realización del siguiente entreno clasificatorio y carrera:

HÁNDICAP	
POSICIÓN	PESO A AÑADIR
1º	30 Kg
2º	20 Kg
3º	10 kg

- 23.7** Estos hándicaps, se harán efectivos para el siguiente entreno clasificatorio calendario, y, la adjudicación se hará de acuerdo a la clasificación oficial de la última carrera realizada.
- 23.8** Un mismo piloto podrá sumar, como máximo de hasta 60 kg de hándicap exclusivamente, en caso del supuesto de seguir clasificando en posiciones de pódium.
- 23.9** La GR CUP SPAIN se reserva el derecho de modificar los hándicaps.
- 23.10** Los pilotos participantes, podrán disminuir su hándicap para el siguiente entreno clasificatorio y carrera, de mayor a menor valor obtenido en el supuesto de:
- Obtener un resultado superior a un tercer lugar (4º o peor) en la última carrera realizada.
 - No haber participado en la carrera anterior realizada.

ART 24. ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO.

- 24.1** El presente Reglamento únicamente podrá ser modificado por la RFEDA a petición del Comité Organizador a través de los correspondientes anexos.
- 24.2** Dichas rectificaciones serán comunicadas a través del Tablón Oficial.

ART 25. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

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

