



CMR

CAMPEONATO MADRILEÑO DE RESISTENCIA



FMMA

ÍNDICE

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	3
ARTÍCULO 2. ASPIRANTES.....	3
ARTÍCULO 3. REGLAMENTACIÓN.....	3
ARTÍCULO 4. VEHÍCULOS ADMITIDOS. CLASES.....	4
ARTÍCULO 5. INSCRIPCIONES. PUBLICIDAD Y NÚMEROS	5
ARTÍCULO 6. MODIFICACIONES AL REGLAMENTO. ANEXOS.....	6
ARTÍCULO 7. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.....	6
ARTÍCULO 8. INSTALACIÓN CÁMARAS ON-BOARD	7
ARTÍCULO 9. RESPONSABILIDAD DE CONCURSANTES Y CONDUCTORES.....	7
ARTÍCULO 10. DISCIPLINA DE SEGURIDAD	7
ARTÍCULO 11. VERIFICACIONES.....	8
ARTÍCULO 12. ENTRENAMIENTOS.....	9
ARTÍCULO 13. CARRERA.....	9
ARTÍCULO 14. REPOSTAJE.....	12
ARTÍCULO 15. PARRILLA. SALIDA. LLEGADA	13

ARTÍCULO 16. INTERRUPCIÓN DE CARRERA.....	15
ARTÍCULO 17. VIGILANCIA EN PISTA.....	16
ARTÍCULO 18. REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)	16
ARTÍCULO 19. RECLAMACIONES Y APELACIONES.....	16
ARTÍCULO 20. TROFEOS/PUNTUCIÓN	17
ARTÍCULO 21. PRESCRIPCIONES GENERALES	18
ARTÍCULO 22. OTRAS PRESCRIPCIONES. CARROCERIA.....	19
ARTÍCULO 23. EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES	20
ARTÍCULO 24. DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS.....	20
ARTÍCULO 25. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHÍCULOS	20
ARTÍCULO 26. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD – SISTEMA DE ILUMINACION.	21
ARTÍCULO 27. NORMATIVA RUIDO	21
ARTÍCULO 28. NORMATIVA APARATOS ELECTRONICOS	22
ANEXO Nº 1.....	23

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Reglamento General es de aplicación obligatoria para las pruebas de Resistencia en circuito que se celebren en el ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid, puntuables para el Campeonato Madrileño.

Para el resto de pruebas, los Reglamentos Específico serán los aprobados por la Federación Madrileña de Automovilismo.

Aquellas pruebas puntuables para el Campeonato Madrileño que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid se registrarán por su propio Reglamento Particular y, en consecuencia, la asignación de puntos para el Campeonato Madrileño será la que corresponda conforme a la clasificación definitiva de la prueba.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior en relación con las pruebas que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid, cuando las clases reglamentadas por la Federación Territorial en cuyo ámbito geográfico se desarrolle la prueba no sean coincidentes con las clases de vehículos contenidas en el Reglamento del Campeonato Madrileño, se aplicarán estas últimas en lo referente a la asignación de puntos para el Campeonato Madrileño.

ARTÍCULO 2. ASPIRANTES.

2.1. Todos los participantes deberán estar en posesión de la licencia en vigor válida para la temporada en curso expedida por la FMA o por otra Federación autonómica integrada en la RFEDA.

Todos los pilotos con licencia expedida en la FMA puntúan y bloquean y automáticamente en el Campeonato.

Podrán puntuar aquellos participantes de otras Federaciones cumpliendo con el Art 10.2.2 de las Prescripciones Comunes de la FMA. comunidades que, con licencia autonómica en vigor, lo hayan solicitado mediante el impreso oficial disponible antes de la primera prueba que deseen puntuar al Campeonato Madrileño. El resto de pilotos podrán participar, pero no puntuarán ni bloquearán resultados.

En ambos casos podrán participar con la Licencia de tipo PR o PRC.

2.2. La FMA establece para esta temporada:

- Campeonato Madrileña de Resistencia.

ARTÍCULO 3. REGLAMENTACIÓN.

Las pruebas de Resistencia que formen parte del Campeonato Madrileño de Resistencia se registrarán en todos sus aspectos técnicos y deportivos por el Reglamento General del Campeonato UV Endurance Jarama y sus Anexos para el año en curso (www.jarama.org).

ARTÍCULO 4. VEHÍCULOS ADMITIDOS. CLASES.

Vehículos derivados de turismos de producción hasta el 31 de diciembre de 1998 cuyas mecánicas no sean posteriores a la fecha (Ej.: Citroen Xsara modelo 1997 fabricado en el año 2000, será admitido siempre que monten mecánica anterior al año 1998), homologados o no, conservando su forma exterior de origen, motores atmosféricos hasta 2500 cc.

Para verificar el cumplimiento de esta norma será obligatorio que los equipos indiquen el tipo de motor y caja de cambios a utilizar, que será verificado por los Comisarios Técnicos nombrados por el Organizador.

Los vehículos serán agrupados según su cilindrada, de acuerdo con lo detallado a continuación se establecen las siguientes Clases:

Todo vehículo cuyo motor de serie que iguale o supere 90 cv por cada 1000 cc, no podrá modificar ningún elemento de admisión (mariposa, culata, árbol de levas, colector de admisión).

El Comité Organizador considerará constituidas las Clases 1, 2, 3, a efectos de trofeos, cuando el número de inscritos en cada una de ellas sea igual o superior a 5.

4.1. – CLASE 1

Vehículos de cilindrada hasta 1600 cc.

Por prestaciones, se admite el vehículo Hyundai Accent del año 1999.

4.2. – CLASE 2

Vehículos de cilindrada hasta 2000 cc

4.3. – CLASE 3

Vehículos de cilindrada hasta 2500 cc

Se permite la utilización de 8 neumáticos máximo durante los entrenamientos calificativos y carrera.

- 4.4.** Si el número total de inscritos (de todas las categorías admitidas) es inferior a 15, el Organizador se reserva el derecho de anular la prueba, no existiendo otra obligación por parte del Organizador que la devolución de los derechos de inscripción

El Comité organizador se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón. Igualmente, el comité organizador se reserva el derecho de cambiar de categoría un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón.

ARTÍCULO 5. INSCRIPCIONES. PUBLICIDAD Y NÚMEROS

5.1. Los equipos inscritos deberán estar compuestos por un mínimo de **2 (dos) conductores** y un máximo de **8 (ocho) conductores**. El máximo número de integrantes de un equipo, además de los conductores, será de 10 personas. Un integrante del equipo será designado como Jefe de Equipo y será el único responsable de las comunicaciones con la Organización.

Cada equipo deberá tener la inscripción a nombre de un titular que tendrá que cumplir con lo que marca en las Prescripciones Comunes en su artículo 10.2. Este titular deberá participar en todas las pruebas para poder puntuar al Campeonato, como excepción al Art. 10.3.1 de la Prescripciones Comunes de la FMA. En caso de que el titular cambie de equipo éste perderá la totalidad de los puntos. Se permite la participación de un máximo de 8 (ocho) conductores distintos durante la totalidad del Campeonato.

El número máximo de vehículos inscritos será de 50. En el caso de sobrepasarse, el Comité Organizador se reserva el derecho a designar suplentes y/o admitir algún equipo más a su exclusivo criterio.

El número de vehículos admitidos en carrera será de 50 vehículos.

5.2. Todo cambio de Concursante está prohibido después del cierre de las inscripciones.

5.3. Por el mero hecho de aceptar y enviar el boletín de inscripción, el Concursante, así como todos los miembros del equipo quedan sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas en el CDI., así como a las disposiciones del presente Reglamento.

5.4. El Comité Organizador se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un Concursante sin tener que dar razones de ello (art. 3.14 del CDI.)

Los derechos de inscripción serán reintegrados en su totalidad en el caso de que el Organizador suspenda la prueba o rechace una solicitud de inscripción.

En el caso de que, por incumplimiento de lo establecido en los Reglamentos, un participante no sea autorizado por los Comisarios Deportivos de la prueba a participar en los entrenamientos y/o en las carreras, perderá la totalidad de los derechos de inscripción.

5.5. La solicitud podrá no ser aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción.

5.6. Los derechos de inscripción comprenden la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del Concursante frente a terceros (límite asegurado por siniestro 3.000.000 €). El seguro entrará en vigor desde la entrada en pre-parque de entrenos y cesará al final de la prueba o en el momento de abandono, descalificación o eliminación de carrera.

5.7. Los números de competición serán suministrados por el Organizador y la publicidad incluida en los números de competición es obligatoria.

5.8. Será de aplicación el "Reglamento relativo a los números de competición y a la publicidad en los vehículos" del CDI de la FIA.

Los equipos deberán reservar un espacio de 50 x 50 cm para el número de competición y los patrocinadores de la prueba en ambas puertas y techo del vehículo.

Deberán reservar espacio en el parabrisas del vehículo de 20 cm de alto para publicidad. Los espacios destinados a alojar la matrícula del vehículo, quedarán a disposición de la Organización.

La Organización se reserva el derecho a reclamar espacios adicionales en diferentes partes del vehículo para corresponder a los patrocinadores.

Es responsabilidad del equipo la correcta fijación del número de competición como la publicidad obligatoria.

Los **3 fondos adhesivos** con la publicidad obligatoria y los números de competición deberán estar correctamente colocados en techo y ambas puertas delanteras, estando prohibido expresamente recortarlos salvo aceptación por escrito del Organizador.

La correcta colocación de los adhesivos es responsabilidad del Concursante.

El Concursante que incumpla esta norma podrá no ser autorizado a tomar parte en los entrenamientos y/o en la carrera, a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos de la Prueba

5.9. El color de fondo de la placa y números será el que figura en el correspondiente Anexo al presente Reglamento.

ARTÍCULO 6. MODIFICACIONES AL REGLAMENTO. ANEXOS.

En conformidad a los artículos 3.6 y 11.9 del CDI, el Comité Organizador y los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de modificar las disposiciones del presente Reglamento según las circunstancias y los casos que se puedan presentar.

Los participantes serán avisados lo antes posible.

Las eventuales modificaciones o disposiciones suplementarias se comunicarán por medio de anexos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del presente Reglamento. Estos anexos serán expuestos en el tablón de anuncios. Serán igualmente comunicados a los participantes.

ARTÍCULO 7. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

7.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar al Colegio de Comisarios Deportivos de cualquier decisión importante que tome en aplicación de la reglamentación general o particular de la prueba.

7.2. Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al Colegio de Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (art. 13.1 y ss. del CDI.).

7.3. Igualmente, cualquier caso no previsto en el Reglamento será estudiado por el Colegio de Comisarios Deportivos, al cual pertenece el poder de decisión (art. 11.9 del CDI.).

- 7.4.** Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por el Concursante o PILOTOS o los miembros del equipo será juzgada por el Colegio de Comisarios Deportivos quien aplicará eventualmente penalizaciones pudiendo llegar hasta la descalificación.

ARTÍCULO 8. INSTALACIÓN CÁMARAS ON-BOARD

La instalación de cámaras on-board en los vehículos estará permitida de acuerdo a las siguientes indicaciones:

- a) El Conductor o Concursante deberá solicitar la autorización expresa al Organizador. El organizador tendrá la potestad de aceptar esa solicitud o denegarla. En el caso de ser autorizado la instalación de cámara on-board, el equipo deberá instalar en el salpicadero del vehículo de competición la imagen del Campeonato que será suministrada por el Organizador.
- b) El Conductor o Concursante deberán informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo en su vehículo.
- c) Es responsabilidad del Conductor que estos dispositivos se encuentren correctamente instalados de acuerdo a la normativa de seguridad y las indicaciones del personal técnico de la organización.
- d) Es obligación del Conductor y Concursante facilitar las imágenes captadas por este dispositivo al organizador (ULTIMA VUELTA / Circuito del Jarama-RACE), y la FMA.
- e) Es responsabilidad del Conductor y Concursante coordinar con las distintas productoras o medios de comunicación el montaje de las cámaras on-board.
- f) Es importante recordar que, en beneficio de la imagen de nuestro deporte, debe evitarse en todo momento el uso indebido del material captado por las cámaras on-board. Queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o internet sin la debida autorización del Organizador (ULTIMA VUELTA / Circuito del Jarama-RACE) y la FMA.

ARTÍCULO 9. RESPONSABILIDAD DE CONCURSANTES Y CONDUCTORES

- 9.1.** El Concursante es el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción, todas ellas deben respetar las leyes y reglamentos.

Si un Concursante no puede asistir personalmente a la prueba, o si se trata de una persona jurídica, deberá designar, por escrito, un representante que actúe en su nombre.

- 9.2.** En el desarrollo de la competición, la responsabilidad oficial de un Concursante, no implica, en lo relativo al cumplimiento de los reglamentos, que quede libre de responsabilidad un Conductor o cualquier otra persona que se ocupe de alguna manera de un vehículo regularmente inscrito

ARTÍCULO 10. DISCIPLINA DE SEGURIDAD

En lo relativo a la disciplina de seguridad será de aplicación el Anexo L, Capítulo IV "Código de conducta en circuito", del CDI, sin perjuicio de otras normas que puedan complementarlo.

Durante la conducción, el Piloto **NO PUEDE** manipular teléfonos móviles, aparatos de video o radio.

ARTÍCULO 11. VERIFICACIONES.

11.1. VERIFICACIONES PREVIAS.

Los participantes deberán presentarse personalmente a la entrega de documentación por parte del organizador en verificaciones previas y a la hora prevista en el Reglamento Particular.

Los documentos siguientes deberán adjuntarse junto con la inscripción o ser presentados obligatoriamente cuando se solicite:

- Licencia de Concursante (En caso de Concursante colectivo copia individual del representante).
- Licencia de Piloto de cada uno de los inscritos del equipo.

En el momento de las Verificaciones previas, cada equipo debe notificar el orden de los conductores del equipo en los entrenamientos calificativos, así como la designación de la persona que realizará la función de Jefe de Equipo durante el meeting, aportando un número de teléfono para mantenerse localizable desde el comienzo de la Prueba.

11.2. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

Todos los equipos participantes o una persona delegada deberán presentarse con su vehículo a las verificaciones previstas en el programa de la prueba

Los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida a los vehículos no conformes o darán un plazo para su puesta en conformidad, si esto fuese posible.

Los Concursantes deben asegurarse que los vehículos están conformes con las condiciones de admisión y de seguridad.

El mero hecho de presentar un vehículo en un control técnico, se considera como una declaración implícita de conformidad.

En el caso de imposibilidad material de participación de un vehículo inscrito, los Comisarios Deportivos de la prueba, a su exclusivo criterio, podrán autorizar al Concursante a participar con otro vehículo de la misma Clase, bajo reserva de que realice la verificación técnica correspondiente

En el caso de haber realizado los entrenamientos calificativos, este perderá la posición de parrilla obtenida y pasará a ocupar el último lugar de la misma.

11.3. Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de orden general (control de documentación, de la marca y el modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con la categoría y clase en el cual está inscrito, elementos de seguridad esenciales, etc.).

11.4. Los números de competición y publicidad deberán estar colocados correctamente en su posición antes de presentar el vehículo a la verificación técnica.

11.5. Todo fraude comprobado, y sobre todo el hecho de presentar marcas de identificación retocadas, entrañarán la descalificación del participante.

ARTÍCULO 12. ENTRENAMIENTOS.

Durante toda la duración de los entrenamientos está prohibido el zigzagado para calentamiento de neumáticos.

12.1. No calificativo (Libre)

Se programará una manga de entrenamiento no calificativo de 110 minutos

12.2. Calificativo (Oficial)

Se programará una manga de entrenamiento calificativo de 60 minutos.

El comienzo del entrenamiento se indicará al encender un SEMÁFORO VERDE en la salida de boxes, acompañado de un aviso sonoro.

El final del entrenamiento se indicará mostrando la bandera de cuadros en la línea de llegada.

No está permitido pasar la bandera de cuadros más de una vez.

Todos los equipos deberán tomar parte en la sesión de entrenamiento calificativo (Oficial) y se tendrá en cuenta el mejor tiempo del equipo.

Todos los integrantes de un equipo deberán realizar al menos **3 vueltas** a lo largo de la sesión de entrenamientos.

En el caso de que uno de los participantes, por causa de fuerza mayor así entendida por los Comisarios Deportivos, no pudiera participar en los entrenamientos, deberá solicitar por escrito y dirigido al Director de carrera, permiso para participar en la carrera. Será potestad de los Comisarios Deportivos, a la vista del palmarés y conocimiento del circuito del solicitante, decidir dicha autorización.

Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos calificativos serán cronometradas para determinar la posición de los equipos en la parrilla de salida.

El Director de Carrera podrá interrumpir por medio de **BANDERA ROJA o neutralizar por medio del procedimiento FULL YELLOW**, los entrenamientos las veces y durante el tiempo que estime necesario para limpiar la pista o retirar algún vehículo. En este caso, no será admitida ninguna reclamación relativa a los efectos de la posible calificación de algún Conductor.

Tras la finalización del entrenamiento calificativo todos los vehículos se dirigirán directamente a parque cerrado, en el caso que el parque cerrado no esté habilitado, los participantes se dirigirán a su box.

ARTÍCULO 13. CARRERA

Se establece una clasificación por cada una de las Clases (1, 2, 3) cuando se cumpla el tiempo de carrera, que dará lugar a una entrega de Trofeos a los tres primeros equipos clasificados de cada Clase.

Los equipos que compiten en la carrera deberán, después de haber sido mostrada **bandera a cuadros** en la línea de llegada, haber cumplido al menos el 75 % de las vueltas realizadas por el líder de la carrera en el momento de mostrar la bandera de llegada para clasificarse.

La parrilla de salida se formará de acuerdo con los tiempos del entrenamiento calificativo correspondiente y ordenados de menor a mayor, incluyendo las posibles penalizaciones, si las hubiera.

Si dos o más equipos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

Los conductores que se salgan de pista y reciban ayuda externa por los oficiales de pista para volver a la misma, podrán continuar en carrera.

Los vehículos que, ya sea por avería o por accidente, sean rescatados por medios mecánicos de la organización y sean llevados al Paddock, solo podrán reincorporarse a la carrera una vez reparados y tengan el visto bueno y la autorización expresa de los Comisarios Técnicos y del Director de Carrera.

La penalización por incumplimiento de esta norma será la descalificación del equipo.

Los vehículos rescatados por medios mecánicos, que no hayan resultado dañados, podrán reincorporarse a la carrera siempre que no interfiera a ningún otro competidor, y siempre bajo las indicaciones de los comisarios.

13.1. Relevos en carrera

Cada conductor podrá conducir un máximo de 180 minutos seguidos, medidos con las líneas de cronometraje situadas a la entrada y salida del pit-lane.

La penalización por incumplimiento de esta norma será de 2 vueltas por cada minuto o fracción de minuto de diferencia.

Si el competidor dispone de un solo piloto, por causas derivadas de la prueba, tendrá que realizar una parada de cambio de conductor, sin realizar dicho cambio y avisando a los comisarios que controlan la operación, teniendo que bajarse del vehículo durante 15 minutos.

Durante el cambio de conductor, no se puede realizar otra intervención en el vehículo que no sea la del cambio de conductor.

El piloto podrá ser ayudado por un solo mecánico del equipo (debidamente identificado con una pulsera o brazaletes de color específico) o el piloto saliente.

No se podrán desabrochar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane al box asignado a cada equipo. Los comisarios verificarán tanto el que los conductores salientes como los entrantes en el relevo, tengan los arneses debidamente colocados, siendo punible, a juicio de los Comisarios Deportivos, el incumplimiento de dicha norma.

La penalización por incumplimiento de esta norma será de 2 vueltas por cada vez que se produzca su incumplimiento.

Aparte de lo indicado, no se establece un número máximo ni mínimo de paradas.

Se establecerá un tiempo mínimo de parada para los siguientes casos:

- **cambio de conductor: 2 minutos**
- **cambio de neumáticos y/o repostaje: 5 minutos**
- **cambio de conductor + cambio neumático y/o repostaje: 7 minutos**

La penalización por incumplimiento de esta norma será de parada en la zona de penalización de Stop & Go con el siguiente criterio:

- **Hasta 5 segundos: Penalización de 1 minuto.**
- **De 5 a 15 segundos Penalización de 3 minutos**
- **Más de 15 segundos Penalización de 7 minutos.**

13.2. Asistencia.

Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane está dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane se denomina “Vía rápida” y la vía más próxima a los boxes se denomina “Vía de trabajo”.

Los coches sólo podrán entrar en la vía rápida si el conductor está sentado al volante en la posición normal de conducción. Si es necesario que el coche sea empujado por mecánicos, solo podrán hacerlo por la vía de trabajo.

El incumplimiento de esta norma llevará consigo la penalización que al efecto establezcan los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona del Pit Lane que se encuentre frente al box asignado a cada participante, o en el interior del box.

Para una mayor seguridad de todos los participantes, exclusivamente se podrá utilizar la vía de trabajo para reparaciones menores (chapa, revisiones, ajustes). Las reparaciones mayores serán realizadas dentro del box.

Durante la carrera, en las paradas del vehículo frente a su box, solo se autoriza la intervención exclusiva al mismo tiempo de 4 personas debidamente identificadas con una pulsera o brazalete específico.

El incumplimiento de esta norma llevará consigo una penalización de 5 vueltas.

En el pasillo de señalización (junto al muro de Pit Lane) solo podrán permanecer, para tareas de información, cronometraje, etc., un máximo de 3 personas acreditadas por equipo y debidamente identificadas con una pulsera o brazalete específico.

El incumplimiento de esta norma llevará consigo una penalización de 2 vueltas.

En cualquier caso, deberán situarse exclusivamente frente al box asignado.

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

La velocidad en Pit Lane está limitada a **60 Km/h**. La penalización por sobrepasar dicho límite será de 1 vuelta en cada caso.

Para las operaciones de Asistencia se establece el siguiente orden en los procedimientos durante la parada en boxes:

- 1º. Cambio de piloto (si procede)
- 2º. Cambio de neumático u otras operaciones mecánicas

ARTÍCULO 14. REPOSTAJE

14.1. Desde el comienzo de los entrenamientos libres, y hasta la finalización de la Prueba, no se podrá repostar por otros medios que no sean los ofrecidos y suministrados por el ORGANIZADOR.

14.2. La venta de tickets de combustible se realizará el DIA ANTERIOR a la Prueba, en la oficina del ORGANIZADOR y en el horario de las Verificaciones Administrativas/Entrega de documentación.

La compra mínima de gasolina será de 50 litros y se hará en múltiplos de 50 litros.

Se harán devoluciones de tickets de combustible siempre que la cantidad sea superior a 15 litros. Se dispone de 90 minutos desde la finalización de la prueba para presentar la hoja de compra de combustible y proceder a la devolución. Pasado ese tiempo no se admitirán devoluciones ni reclamaciones.

El equipo participante aceptará las condiciones estipuladas en el contrato anexo a la ficha de compra/repostajes que debe ser leído y firmado.

Si se detecta cualquier alteración o modificación de la ficha de compra/repostajes por cualquier persona ajena a la organización, el equipo podrá ser descalificado, sin derecho a ningún tipo de reembolso.

14.3. Repostaje antes de la carrera

Estará operativo desde el comienzo de los entrenamientos libres.

14.4. Repostaje en carrera

El horario de repostaje comenzará 5 minutos después de que la salida de carrera sea dada y terminará 15 minutos antes de la finalización de ésta.

Por motivos de seguridad, el tiempo mínimo para realizar el repostaje es el indicado en el artículo 14.1, medidos con las líneas de cronometraje situadas a la entrada y a la salida del Pit-Lane. Es responsabilidad del equipo el control de su tiempo y litros repostados.

14.5. Procedimiento general de repostaje

El repostaje deberá realizarse obligatoriamente en la zona designada al efecto, utilizando con precaución la entrada y la salida de la zona y atendiendo a las indicaciones de los Comisarios y el personal de la Organización dedicado al repostaje.

Se establecerá una cantidad máxima de gasolina de 45 litros de gasolina a repostar cada vez que se realice dicha parada.

El acceso a la zona de repostaje solo podrá realizarse entrando desde el Pit-Lane, después de abandonar la pista por el carril de deceleración. No se podrá acceder desde el paddock ni desde el Pit-Lane en sentido contrario.

Una persona autorizada del equipo debe personarse con el ticket de combustible en la zona de repostaje y estar presente durante todo el procedimiento de repostaje.

Durante el repostaje, el motor tiene que estar apagado, el piloto con el arnés desabrochado y con la puerta abierta.

No se repostará si se incumple alguno de los puntos anteriormente descritos.

Se debe entrar y salir de la zona de repostaje a velocidad moderada.

Después del repostaje y en la incorporación al Pit-Lane, tendrá preferencia de paso el vehículo que entra al Pit-Lane sin pasar por la zona de repostaje. Se recuerda que, la limitación de 60 km/h de velocidad en Pit-Lane, sigue vigente desde la línea de entrada a Pit-Lane y hasta la línea final del mismo.

ARTÍCULO 15. PARRILLA. SALIDA. LLEGADA

15.1. PARRILLA

La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2.

15.2. SALIDA

El procedimiento de salida será de **SALIDA LANZADA**.

Pre-parque de salida. Veinte (20) minutos antes de la hora de salida se abrirá el acceso a pista para que los vehículos den una vuelta de reconocimiento a la misma. Al finalizarla los vehículos ocuparán su puesto en la parrilla, que les será indicado por un Comisario con un panel. No es posible pasar más de una vez por la Línea de Boxes.

Todos los vehículos deben encontrarse situados en su posición en parrilla 15 minutos antes de la hora de salida.

Será obligatorio parar el motor.

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

Con la pancarta de 15" el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

Tras la **pancarta de 15"** se mostrará la bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento. En el punto (curva) donde finalice el poder hacer maniobra de zigzag, se mostrará un panel indicativo de Formación de Parrilla. A partir de este punto todos los vehículos deberán ir colocándose en formación de 2x2.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.
- b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas y el starter 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 lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.
- c) Si el vehículo Pole Position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del Pole Position pasaría a desarrollarlas el vehículo que ocupaba la segunda posición de la parrilla. En los casos a) y b, y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempo), se considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

15.3. LLEGADA

15.3.1. Al cumplirse el tiempo establecido para la carrera, la señal de fin de carrera será dada con la bandera de cuadros en la línea de llegada y al vehículo que vaya liderando la clasificación de la carrera.

Los conductores que franqueen la línea de llegada, deben efectuar una vuelta completa a la pista sin detenerse a lo largo de la misma, salvo en caso de avería.

15.3.2. En el caso de que por inadvertencia se diera la señal de llegada en otro momento:

1. Si fuera antes de que el líder hubiera cumplido el tiempo especificado, la carrera se considerará terminada la última vez que el vehículo en cabeza hubiera pasado la línea de llegada antes de la señal.
2. Si fuera después, la carrera se considerará terminada al cumplirse el tiempo especificado.

15.3.3. Se considera que un vehículo está clasificado si ha cubierto el 75 % de las vueltas realizadas por el líder de la carrera en el momento de mostrar la bandera de llegada.

15.3.4. Tras la finalización de la carrera todos los vehículos se dirigirán directamente al Parque Cerrado.

El incumplimiento del régimen de parque cerrado sin autorización podrá entrañar una sanción a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 16. INTERRUPCIÓN DE CARRERA

La interrupción de la carrera se señalará a todos los participantes mostrando la BANDERA ROJA en la línea de salida y en todos los puestos de control.

Esta decisión será tomada por el Director de Carrera si las condiciones climáticas o de viabilidad de la pista lo aconsejen.

El procedimiento a seguir, será el descrito a continuación:

- 16.1.** La carrera ha sido suspendida. Los vehículos participantes deben volver lentamente hacia la línea de salida, atentos a las condiciones de la pista (ocasional obstrucción) y dispuestos a parar en cualquier momento.
- 16.2.** Todos los vehículos participantes serán conducidos a Parque Cerrado dónde serán informados lo más rápidamente posible del momento de reanudación de la carrera.
- 16.3.** A todos los efectos, la clasificación a tener en cuenta será la de la vuelta anterior a la presentación de la bandera roja, es decir, a cada vehículo se le considerará el tiempo en la vuelta completa anterior a dicha presentación.
- 16.4.** En caso de reanudación de la carrera, se empezará en el punto A) – Pre-parque de salida (-20 minutos), del procedimiento de salida (art. 16.2 del presente Reglamento).
- 16.5.** Desde el momento que se informe a los participantes sobre la hora de reanudación de carrera, se abrirá el Parque Cerrado, autorizándose todo tipo de reparaciones.
- 16.6.** De acuerdo con lo especificado en el punto 16.1 (Clasificación), se pueden presentar tres casos:

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 % del tiempo previsto para la carrera (6h 00').

Todos los vehículos se dirigirán a los Stands donde permanecerán hasta la apertura del Pit Lane que se realizará 10 minutos antes de la nueva salida.

CASO "C": 75 % o más de la distancia de la carrera (6h 00' o más).

La carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez antes de que la carrera haya sido interrumpida.

ARTÍCULO 17. VIGILANCIA EN PISTA

Durante la celebración de entrenamientos y carreras la información a los participantes por medio de las banderas se hará de acuerdo con el Capítulo 2 artículo 4 del Anexo H del CDI.

La no observancia, el incumplimiento o desconocimiento de estas informaciones podrán llevar consigo sanciones.

ARTÍCULO 18. REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)

Debido a las condiciones especiales de organización de pruebas deportivas motivadas por el COVID19, el briefing de Concursantes y Pilotos no será presencial. A cada Participante le será remitido el acceso a la app SPORTITY que contendrá un fichero en formato .pdf con el Briefing visual que deberá visionar obligatoriamente.

El mero hecho de la inscripción a la Prueba obliga al equipo a visualizar el Briefing contenido en la app SPORTITY, que además tendrá consideración de Tablón Oficial de Avisos. El desconocimiento de lo dispuesto en el citado Briefing visual no exime de las responsabilidades deportivas que se deriven del incumplimiento de las normas establecidas y que serán sancionadas por los Comisarios Deportivos de la Prueba.

En el caso de que se convocara un Briefing presencial, será de obligado cumplimiento su asistencia para Jefes de Equipo o Representantes de Equipo y conductores a la hora y lugar que se indiquen.

La no asistencia al Briefing, será penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 19. RECLAMACIONES Y APELACIONES

Debido a las condiciones especiales de organización de pruebas deportivas motivadas por el COVID19, el briefing de Concursantes y Pilotos no será presencial. A cada Participante le será remitido el acceso a la app SPORTITY que contendrá un fichero en formato .pdf con el Briefing visual que deberá visionar obligatoriamente.

El mero hecho de la inscripción a la Prueba obliga al equipo a visualizar el Briefing contenido en la app SPORTITY, que además tendrá consideración de Tablón Oficial de Avisos. El desconocimiento de lo dispuesto en el citado Briefing visual no exime de las responsabilidades deportivas que se deriven del incumplimiento de las normas establecidas y que serán sancionadas por los Comisarios Deportivos de la Prueba.

En el caso de que se convocara un Briefing presencial, será de obligado cumplimiento su asistencia para Jefes de Equipo o Representantes de Equipo y conductores a la hora y lugar que se indiquen

La no asistencia al Briefing, será penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 20. TROFEOS/PUNTUCIÓN

Los resultados de las carreras darán lugar a "entregas de trofeos" a los tres primeros clasificados al scratch de cada una de las Clases.

Los deportistas que se hayan hecho acreedores de trofeo deberán participar obligatoriamente en la ceremonia del pódium.

Todo deportista que, con derecho a participar en la ceremonia de pódium, realice cualquier acto de menosprecio hacia los demás participantes o a la organización, será sancionado por los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la descalificación.

La clasificación final del Campeonato Madrileño de Resistencia UV Endurance se obtendrá por la suma de puntos obtenidos en todas las carreras celebradas.

Será considerado ganador aquel participante que haya obtenido más puntos.

En caso de empate, éste será decidido según la calidad de los puestos. En caso de nuevo empate, el Comité Organizador designará al vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

De la clasificación final de cada una de las carreras se atribuirán los puntos de acuerdo al siguiente baremo:

PUNTOS		PUNTOS		PUNTOS	
1°	40	6°	16	11°	5
2°	36	7°	14	12°	4
3°	32	8°	10	13°	3
4°	24	9°	8	14°	2
5°	20	10°	6	15°	1

En el caso de que el Organizador, debido a causas diversas, no programase mangas separadas para las diferentes Clases, las atribuciones de puntos se harían teniendo en cuenta dichas Clases, esto es: de cada manga se establecerían clasificaciones generales diferentes por Clases y la atribución de puntos se haría de acuerdo con estas clasificaciones y utilizando el baremo anterior.

Para tener derecho a puntuación, cada equipo podrá inscribir un máximo de 8 pilotos en el total de las Pruebas.

20.1. Premios Finales de Campeonato Madrileño de Resistencia.

Trofeo al primer equipo clasificado final de cada Clase.

- Equipo Campeón Clase 1 Trofeo Campeón
- Equipo Campeón Clase 2 Trofeo Campeón
- Equipo Campeón Clase 3 Trofeo Campeón

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL

ARTÍCULO 21. PRESCRIPCIONES GENERALES

MOTOR: El número de identificación del motor debe estar en su ubicación original y tiene que ser perfectamente legible. Es responsabilidad del equipo que se encuentre en óptimas condiciones, sin haber sido manipulado. El incumplimiento de esta norma conlleva la Descalificación de la Prueba.

Los pistones, bielas y cigüeñal deben ser PROCEDENTES DE VEHICULOS DE GRAN SERIE, estando prohibido el uso de materiales forjados.

CAJA DE CAMBIOS Y GRUPO: No se permiten sistemas secuenciales ni a crabot. EL RESTO ES LIBRE.

ADMISIÓN: Filtro y caja de filtro libre. No se permiten cuerpos de mariposas independientes (trompetas, guillotinas, papillones, admisión directa).

CARBURACIÓN: Diámetro máximo de 45 mm.

ESCAPE: LIBRE (NO PUDIENDO SUPERAR LOS 112DB)

SUSPENSIÓN: Amortiguadores libre, Muelles libres, Copelas regulables, Manguetas de vehículos de gran serie, BARRAS ESTABILIZADORAS LIBRE, TRAPÉCIOS LIBRE.

Se permiten separadores hasta un máximo de 2 cm.

CARROCERÍA: Se permite aumentar el ancho de la carrocería hasta un máximo de 20 cm respecto a la original. Ningún elemento podrá exceder del tamaño en planta del vehículo (excepto retrovisores).

SISTEMA DE FRENADO: Libre.

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE: El depósito de combustible debe ser uno y procedente de vehículo de gran serie y en su emplazamiento original. Se permite instalar únicamente un depósito nodriza con el único objetivo de evitar descebamientos. Se permite el uso de bombas adicionales y canalizaciones de retorno al depósito de combustible. Podrá ser instalado en el interior del habitáculo en cuyo caso deberá estar contenido dentro del espacio generado por la estructura de seguridad. Su capacidad máxima será de 2 litros.

PESO MÍNIMO: LIBRE

Es de aplicación el art. 252 del Anexo J del CDI, en sus apartados:

- 2.1. Distancia al suelo.
- 3.7. Puesta en marcha a bordo.
- 4. Transmisión.
- 7.3. Habitáculo.

21.1. NEUMÁTICO

Están prohibidos los neumáticos calificación o de componentes especiales, quedando expresamente prohibidos los de tipo slicks, semislicks, y slicks rayados (excepto los permitidos e indicados en los reglamentos técnicos de la Copa KOBE Circuitos y Copa SAXO 8V para dichas copas)

Están prohibidos los calentadores de neumáticos.

SE DEBERÁN UTILIZAR NEUMÁTICOS CONVENCIONALES HOMOLOGADOS PARA USO EN VÍAS PÚBLICAS Y SEGÚN EL SIGUIENTE LISTADO.

- MICHELIN Pilot Sport 3 (PS3), Pilot Sport 2 (PS2), Pilot Exalto o Pilot Sport 4 (PS4), y MICHELIN Pilot Super Sport.
- BRIDGESTONE ER300 Touranza
- YOKOHAMA S Drive, ADVAN SPORT V105 y YOKOHAMA FLEVA
- GOODYEAR Efficient Grip Performance o Excellence
- DUNLOP Blu Response
- CONTINENTAL Conti Premium Contact o Conti Premium Sport
- FIRESTONE TZ300
- UNIROYAL Rainsport 5

El Concursante podrá proponer, con la suficiente antelación al Comité Organizador, la inclusión en la lista anterior de algún otro tipo o modelo de neumático, siempre que se cumplan los siguientes aspectos:

- Junto con la nueva propuesta, el Concursante suministrará al Comité Organizador cuanta información técnica sobre el neumático esté en su poder.
- Sean neumáticos convencionales homologados para su uso en vías públicas.
- No sean slicks o slicks rayados, o semi-slicks.
- El fabricante no los suministre con la posibilidad de elección de compuesto, carcasa, etc...
- No sea de tipo "run-flat"

En todo caso el neumático propuesto NO podrá ser utilizado hasta que el Comité Organizador lo haya admitido y confirmado mediante Complemento al Reglamento General, numerado y fechado, y haya sido aprobado y publicado debidamente.

La cantidad de neumáticos permitidos para la Prueba (Entrenamiento Calificativo y Carrera), será de 6 (seis) NEUMÁTICOS (excepto para la Copa SAXO Endurance y Copa KOBE Endurance, que será de 8) y que serán marcados en las Verificaciones Técnicas

Para los entrenamientos no calificativos (libre), podrán ser utilizados neumáticos diferentes a los marcados en las Verificaciones Técnicas.

Los neumáticos marcados han de estar visibles en la puerta del BOX a requerimiento de los Comisarios Deportivos para que, en cualquier momento, puedan ser verificados y controlados.

ARTÍCULO 22. OTRAS PRESCRIPCIONES. CARROCERIA

El determinado en cada una de las Clases convocadas.

Carrocería. Ninguna parte con influencia aerodinámica, ni ninguna parte de la carrocería podrá sobresalir del perímetro del vehículo, en cualquiera de sus vistas. Está prohibido cualquier dispositivo transversal y/o longitudinal, flexible, extensible y pivotante o deslizante entre la carrocería y el suelo.

ARTÍCULO 23. EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES

23.1. Cascos

Serán válidos todos los cascos homologados que cumplan con las normas de homologación establecidas en el art. 1 del Capítulo 3 del Anexo "L" del CDI.

23.2. Vestimenta ignífuga

Para las pruebas de este Trofeo todos los conductores deberán ser conformes con la normativa establecida en el art. 2 del Capítulo 3 del Anexo "L" del CDI.

23.3. Dispositivo de retención de cabeza. Hans.

El uso del dispositivo de retención de cabeza (HANS) es OBLIGATORIO y deberá ser conforme a la normativa establecida en el art. 3 del Capítulo 3 del Anexo "L" del CDI.

ARTÍCULO 24. DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS

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

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

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

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

ARTÍCULO 25. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHÍCULOS

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

1. Construcciones peligrosas.
2. Dispositivos opcionales.
3. Protección de canalizaciones
4. Seguridad de frenado

- | | | |
|----|-----------------------------------|-------------------------|
| 5. | Fijaciones suplementarias | |
| 6. | Cinturones de seguridad. | Aplicar 6.2, 6.3 y 6.4. |
| 7. | Extintores. Sistema de extinción. | Aplicar 7.3 y 7.4. |
| 8. | Arcos de seguridad. | Aplicar 8.1.3. |

Se considerarán válidos los vehículos con arco de seguridad homologado, y que figure en la ficha de homologación.

9. Retrovisores.
10. Enganche de remolque.
11. Parabrisas.
12. Fijaciones de seguridad del parabrisas.
13. Cortacircuitos.
14. Protección contra incendios.
15. Fijación/Soporte de asientos.
16. Apoyacabezas.

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

ARTÍCULO 26. DISPOSICIONES DE SEGURIDAD – SISTEMA DE ILUMINACION.

Cuando los entrenamientos y/o carrera se desarrollen en condiciones de escasa visibilidad o en horario posterior al ocaso, los vehículos participantes deberán estar equipados con iluminación delantera y trasera, que posibilite ver y ser vistos.

Los vehículos podrán montar los faros que lleve el coche de origen, con un mínimo de 45W. No está permitida la instalación de faros suplementarios.

Obligatoriamente los vehículos deben tener instaladas luces de posición posterior, así como luces de freno con un mínimo de 21W. También es obligatoria la instalación de una luz posterior antiniebla o de lluvia, que sea claramente visible desde atrás, con una superficie óptica de 50 cm² y con una lámpara de 21W como mínimo.

En caso de malas condiciones meteorológicas, dicha luz deberá ser conectada desde el momento que el Director de Carrera dé la orden, debiéndose mantener encendida durante tanto tiempo como el vehículo esté en pista. Dichas órdenes serán dadas desde el control de señalización ubicado en la línea de llegada por medio de pancartas.

ARTÍCULO 27. NORMATIVA RUIDO

Todos los participantes deberán respetar el máximo nivel de ruido (estático y dinámico) durante toda la prueba.

Todas las medidas instaladas con el fin de asegurar que el límite máximo de ruido no se supere, deben ser de naturaleza permanente y no deben anularse por la presión de los gases de escape.

Ruido estático:

Cuando el vehículo no está compitiendo, el máximo nivel sonoro para todos los participantes debe ser 112 db(A), a $\frac{3}{4}$ del régimen máximo de motor.

La medida se tomará con un sonómetro a una distancia de 0.5 m. y con un ángulo de 45º con relación al punto de salida del escape y a una altura del nivel del suelo de 0.5 a 1m.

Si hay más de una salida de escape, el test se repetirá para cada una de las salidas de escape siguiendo el procedimiento arriba detallado. Si se diera la circunstancia de que la salida de escape no tuviera fácil acceso, el test se realizará a 2.0 metros y 90º respectivamente de la línea central del vehículo, con el sonómetro a 1.2 metros sobre el nivel del suelo.

Ruido dinámico:

El ruido generado por el coche no debe superar los 110 db(A) durante los entrenamientos y carrera.

ARTÍCULO 28. NORMATIVA APARATOS ELECTRONICOS

Respecto a la utilización de aparatos electrónicos on-board (telefonía, ordenadores o tablets) el Concursante deberá solicitar la autorización expresa al Organizador.

El Organizador tendrá la potestad de aceptar esa solicitud o denegarla.

En el caso de ser autorizada la instalación, se deberá instalar sin que su uso suponga un riesgo para la conducción y también se deberá informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo, para que los Comisarios Técnicos puedan comprobar la correcta instalación, de acuerdo a la normativa de seguridad y las indicaciones del personal Técnico de la Organización.

ANEXO Nº 1

PENALIZACIONES

Los Comisarios Deportivos, de acuerdo con el Artículo 12 del CDI, pueden aplicar las penalizaciones previstas en este reglamento, en el CCTCEVC y su anexo, así como cualquier otra penalización que ellos dispongan en virtud del art. 12.2 del Código, así como juzgar si la gravedad de los hechos puede suponer mayores sanciones a las detalladas.

Podrán igualmente actuar en este sentido bajo demanda del Director de la prueba.

En el caso de que cualquier incidente o infracción cometida por un equipo que se encuentre en investigación por el Colegio de Comisarios Deportivos no pudiera resolverse durante la sesión afectada y con el fin de no provocar retrasos en el Programa Horario establecido, podrá ser (caso de ser sancionable) trasladada la Decisión de sanción a la siguiente sesión programada, ya sea entrenamiento o carrera. Si el hecho se produce durante la carrera y no es posible aplicar la sanción en la misma, esta sanción podrá diferirse a la siguiente Prueba del Campeonato.

RESUMEN DE PENALIZACIONES

SANCIÓN	MOTIVO	PENALIZACIÓN
CMR 1	No pasar las Verificaciones previas	No autorizado a tomar la salida a entrenamientos y/o carrera.
CMR 2	No respetar las banderas y/o entrar o salir de pit lane traspasando la línea blanca de delimitación en pista	Entrenamientos: 1ª vez: Anulación del mejor tiempo de entrenamientos calificativos. 2ª vez: Anulación de los tiempos de entrenamientos calificativos. 3ª vez y posteriores: A criterio de los CCDD. Carrera: 1ª vez: Mínimo= Drive Through 2ª vez: Mínimo= Stop & Go de 3 minutos 3ª vez: A criterio de los CCDD, desde Stop&Go de mínimo de 3 minutos, a descalificación.
CMR 3	No cumplir con la normativa de Parque Cerrado	Entrenamientos: Anulación tiempos Carrera: Descalificación.
CMR 4	No realizar 3 vueltas en entrenamientos cada miembro del equipo	Anulación de los tiempos conseguidos
CMR 5	Adelantar antes del semáforo verde o línea de cronometraje.	2 vueltas, por cada coche adelantado, salvo sanción mayor, decidida por los CCDD
CMR 6	Desabrocharse los arneses antes de llegar al box o arrancar sin estar debidamente colocados.	Desabrocharse los arneses antes de llegar al box o arrancar sin estar debidamente colocados.
CMR 7	Empujar el vehículo por la Vía Rápida.	A criterio de los Comisarios Deportivos
CMR 8	No respetar el número máximo de mecánicos	5 vueltas
CMR 9	Conducir marcha atrás en el Pit Lane	1 vuelta en cada caso
CMR 10	Circular por el Pit Lane a más de 60 Km/h.	1 vuelta en cada caso

SANCIÓN	MOTIVO	PENALIZACIÓN
CMR 11	Incumplimiento del art. 15.1 (repostaje)	Descalificación
CMR 12	No respetar la normativa de repostaje (resto de artículos)	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
CMR 13	No respetar el semáforo de salida de Pit Lane.	5 vueltas en cada caso
CMR 14	No respetar el tiempo mínimo de parada para Asistencia	5 seg. o menos, Stop & go de 1 minuto De 5 a 15 seg., Stop & go de 3 minutos Más de 15 seg., Stop & go de 7 minutos
CMR 15	No respetar el procedimiento de Salida	Drive Through

(**) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

- Aviso.
- Amonestación.
- Multa.
- Cumplimiento de actividades de interés general.
- Supresión de la vuelta o de las vueltas de clasificación de un piloto.
- Imponer una pérdida de posiciones en la parrilla.
- Obligar a un piloto a tomar la salida de la carrera desde la vía de los boxes.
- Penalización de tiempos o vueltas.
- Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la competición.
- Penalización de paso por la vía de los boxes.
- Stop and Go.
- Descalificación.

La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.

Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato, Copa, Trofeo y Challenge o Serie.

Cada una de estas penalizaciones solo podrá imponerse después de considerar las evidencias disponibles y, si se tratase de una de las tres últimas, previa convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.