



REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO MADRILEÑO DE RESISTENCIA 2024

ÍNDICE

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	3
ARTÍCULO 2. ASPIRANTES.....	3
ARTÍCULO 3. REGLAMENTACIÓN.....	4
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.....	7
ARTÍCULO 8. INSTALACIÓN CÁMARAS ON-BOARD	7
ARTÍCULO 9. RESPONSABILIDAD DE CONCURSANTES Y CONDUCTORES.....	7
ARTÍCULO 10. DISCIPLINA DE SEGURIDAD	8
ARTÍCULO 11. VERIFICACIONES.....	8
ARTÍCULO 12. ENTRENAMIENTOS.....	9
ARTÍCULO 13. CARRERA.....	10
ARTÍCULO 14. REPOSTAJE.....	12
ARTÍCULO 15. PARRILLA. SALIDA. LLEGADA	13

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

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Reglamento Deportivo 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 regirán 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 deportistas deben estar en posesión de una licencia expedida en España, bien sea través de la RFEDA (autonómica/estatal e internacional), así como por cualquiera de las Federaciones autonómicas, independientemente del convenio con la RFEDA.

TIPO DE LICENCIA	DEFINICION	EXPEDIDA POR
INTERNACIONAL	A consultar previamente con la Secretaría de la prueba: ITA, ITB, TIC-C, ITD-C	RFEDA
PILOTO NACIONAL GRADO A	PA	RFEDA
PERMISO DE PARTICIPACION PILOTO GRADO A	PPA	RFEDA
PILOTO NACIONAL GRADO A CIRCUITO	PA/C	RFEDA
PILOTO NACIONAL GRADO B	PB	RFEDA
PERMISO DE PARTICIPACION PILOTO GRADO B	PPB	RFEDA
PILOTO AUTONOMICO P	TIPO P	FED. AUTONOMICA

Para las pruebas del CMR, todos los concursantes, clubes, oficiales, asistencias, etc. deberán estar en posesión de la licencia estatal correspondiente expedida por la RFEDA o autonómica de la FMA.

Todos los pilotos con licencia adscrita a 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.

2.2. La FMA establece para esta temporada:

- Campeonato Madrileño 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 **Deportivo 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.

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.

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 y el Suzuki Swift cup.

4.2. – CLASE 2

Vehículos de cilindrada hasta 2000 cc

4.3. – CLASE 3

Vehículos de cilindrada hasta 2500 cc

- 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 entrega de documentación previa 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 la prueba, 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 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 zigzagueo para calentamiento de neumáticos.

12.1. Entrenamientos Libre

Se programará una manga de entrenamiento libre de 60 minutos

12.2. Entrenamiento Calificativo

Se programará una manga de entrenamiento calificativo de 50 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 libre o calificativo

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 no habrá parque cerrado, salvo los vehículos que designen los Comisarios Deportivos.

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 (redondeando a la unidad superior) 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 equipo solo dispone de un piloto, por causas de fuerza mayor durante el desarrollo de la carrera, y este ha completado al menos el 75% de la carrera, el piloto podrá seguir en competición. Si para finalizar la carrera supera los 180 minutos de conducción seguidos, 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.

Si el hecho ocurre cuando el equipo ha completado menos del 75%, se considerará como descalificado de la carrera.

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 un incumplimiento.

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

Se establecerá un tiempo mínimo de parada de 7 minutos para cualquiera de las siguientes intervenciones, ya sea manera parcial o total:

- **cambio de conductor: 7 minutos**
- **cambio de neumáticos y/o repostaje: 7 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. 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.

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

La zona de repostaje estará operativa desde las 10,00 horas del sábado.

El repostaje se podrá realizar durante los entrenamientos siempre y cuando se realice la entrada por Pit-Lane y en sentido de circulación correcto (NO VÁLIDO EL ACCESO POR EL PADDOCK).

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 en el minuto 470 de carrera (10 minutos + 1 vuelta 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.

Para la Clase 3 y COPA SAXO 8V ENDURANCE, se establecerá una cantidad máxima de 35 litros de gasolina a repostar cada vez que se realice dicha parada, desde el comienzo de los entrenamientos hasta finalizar la carrera.

Para las Clases 1, 2 se establecerá una cantidad máxima de gasolina de 45 litros de gasolina a repostar cada vez que se realice dicha parada, desde el comienzo de los entrenamientos hasta finalizar la carrera.

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. Puede ser ayudado por una persona del equipo.

No se realizará el repostaje 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**.

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.

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 mostrara 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 - CLASIFICACIÓN

15.3.1. Al cumplirse el tiempo establecido para la carrera, (480' + 1 v) cuatrocientos ochenta minutos más una vuelta, 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. En caso de que el vehículo que lidere la clasificación se encuentre detenido, se dará bandera a cuadros al siguiente vehículo en orden de clasificación que cruce la línea de llegada.

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

16.1. Si fuera necesario suspender la carrera porque el Circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Prueba/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces naranjas intermitentes en la línea.

16.2. Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane se cerrará y todos los vehículos procederán a circular despacio hasta el Pit Lane.

El primer coche en llegar al Pit Lane se dirigirá directamente a la salida de Boxes, permaneciendo en la vía rápida y el resto de los vehículos se alinearán detrás de él.

Los vehículos que no puedan regresar al Pit Lane inicialmente como consecuencia de la obstrucción de la pista y puedan ser recuperados por sus propios medios o por los servicios del Circuito, se dirigirán al Pit Lane y se alinearán detrás del último vehículo

Además, aquellos vehículos que estuvieran en el Pit Lane o en la entrada de Boxes en el momento de suspenderse la carrera, se organizarán en el orden en que se incorporen a la vía rápida.

16.3. El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran en el Pit Lane.

16.4. Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.

- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren totalmente parados y alienados con el vehículo precedente, pero ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en el Pit Lane de los Oficiales y miembros acreditados de los equipos.

16.5. A menos que lo indiquen los Oficiales, los vehículos no pueden ser movidos por la vía rápida, mientras que la carrera esté suspendida. Se impondrá una penalización de Drive Trough a todo vehículo que sea movido de la vía rápida a cualquier otra parte del Pit Lane. En todo momento, los pilotos deben seguir las indicaciones de los Oficiales.

16.6. Si la carrera no se puede reiniciar, el resultado se establecerá en base al orden de carrera obtenido al final de la penúltima vuelta durante la cual se dio la señal de suspender la carrera.

REANUDACIÓN DE LA CARRERA

16.7. El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por otro medio de información. En todos los casos se comunicará como mínimo con 7 minutos de antelación.

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

16.9. Cuando se muestre el panel de 3 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas si el vehículo ha sido trasladado fuera de la vía rápida o durante una posterior suspensión de la carrera. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 3 minutos será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

16.10. En la señal de 2 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el Safety Car y el líder serán apartados por los Oficiales para incorporarse de nuevo al paso del último participante.

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

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

En este caso, Oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) afectado(s) para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos. Los vehículos podrán abandonar la vía rápida con el fin de adelantar a aquellos que no puedan abandonar el Pit Lane.

16.12. La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida o cuando se agite la bandera verde. El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que:

a) La carrera se reanude en condiciones de mojado y el Director de Carrera estime que sea necesario más de una vuelta.

- b) Todos los vehículos no estén aún alineados detrás del Safety Car.
- C) Un nuevo incidente ocurra y que requiera otra intervención.

- 16.13.** Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará el Pit Lane con una separación entre sí no superior a 5 vehículos.
- 16.14.** Durante esta vuelta los adelantamientos no están permitidos.
- 16.15.** Cualquier piloto que se retrase en el Pit Lane y que no sea capaz de incorporarse a la pista detrás del último vehículo, deberá pararse en salida de boxes. Sólo podrá reincorporarse a la carrera cuando el resto de los vehículos haya pasado por la recta después de su vuelta de reinicio de carrera. Se autorizará la incorporación a la pista con el semáforo verde de Salida de Boxes.
- 16.16.** Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.
- 16.17.** Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación la normativa del procedimiento de Safety Car del artículo 35 del Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito.
- 16.18.** Si una carrera no puede ser reanudada, esta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.
- 16.19.** Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 17 y no puede ser reanudada de no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado más del 75% de la distancia prevista.

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.

17.1. SISTEMA DE BANDERAS ELECTRÓNICAS ON BOARD – BEOB

Para reforzar la señalización de los puestos de control en las situaciones de neutralización de los entrenamientos mediante el procedimiento del Full yellow, de neutralización de la carrera mediante el procedimiento de Safety Car o, en caso de interrupción de entrenamientos o carrera mediante bandera roja, la organización podrá proveer para el interior de todos los vehículos de un sistema de banderas electrónicas on board denominado BEOB.

Este sistema mostrará leds amarillos intermitentes o rojos intermitentes.

17.1.1. Procedimiento en entrenamientos

En un incidente que no requiera que se pare la sesión de entrenamientos, el director de carrera, si así lo considera, podrá neutralizar los entrenamientos mediante procedimiento de:

Full Yellow:

- Todos los Puestos de control agitarán sus banderas amarillas.
- Las luces led del sistema de banderas on board BEOB se iluminarán de color amarillo intermitente.
- Los participantes deben aminorar la velocidad quedando prohibido adelantar a ningún vehículo en los términos establecidos en la reglamentación deportiva vigente.

El procedimiento concluirá:

- Mostrando bandera verde en todos los Puestos de control.
- Apagando los leds amarillos del sistema de banderas on board BEOB.

En el caso que se haga necesario la interrupción de la sesión de entrenamientos mediante bandera roja:

- Esta bandera se mostrará en todos los Puestos de control.
- Las luces led del sistema de banderas on board BEOB se iluminarán de color rojo intermitente.

Los pilotos procederán conforme determina el Reglamento Deportivo de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de velocidad en circuito.

17.1.2. Procedimiento en carrera

Cuando las condiciones de seguridad así lo exijan, podrá neutralizarse la carrera con el vehículo de seguridad:

- Todos los Puestos de control mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles de SC.
- Si la neutralización se produce en horario nocturno se mostrarán, además, luces amarillas en todos los Puestos de control.
- En cualquier caso, las luces led del sistema de banderas on board BEOB se iluminarán de amarillo intermitente.

Cuando se decida la retirada del Safety Car:

- El Safety Car apagará sus luces destellantes.
- Los pilotos llevarán un ritmo uniforme y constante, sin acelerones, frenazos ni cambios bruscos de dirección.
- Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada al pit lane se retirarán los carteles de SC, se dejarán de mostrar las banderas amarillas, las luces de los Puestos de control se apagarán, al igual que los leds del sistema de señalización on board.
- No podrán efectuarse adelantamientos hasta que no se supere la línea salida en la que se mostrará semáforo y/o bandera verde.

Si se interrumpe la carrera mediante bandera roja:

- Esta bandera se mostrará en todos los Puestos de control.
- Se encenderán las luces led rojas intermitentes del sistema de banderas on board BEOB.
- Los pilotos procederán conforme determina el artículo 17 del Reglamento General 2021 Última Vuelta Endurance Jarama RACE.

18.1.3.- Señalización nocturna en puestos de control

Cuando las condiciones de luminosidad así lo exijan, las señales de bandera amarilla de los puestos de control se podrán reforzar mediante luces amarillas mostradas por los comisarios de cada Puesto de control.

Cuando se muestren estas señales luminosas, los participantes deberán de aminorar la marcha y no podrán adelantar, en los mismos términos que cuando se muestra bandera amarilla. Estas limitaciones estarán vigentes hasta rebasar el siguiente Puesto de control que muestre bandera verde, la cual no será reforzada con ninguna señal luminosa.

Cuando en horario nocturno, con ocasión de algún incidente, se muestren señales luminosas amarillas en alguno de los puestos de control, **se iluminarán los leds amarillos intermitentes del sistema de banderas on board BEOB, con independencia del punto del circuito en el que se encuentre cada participante**, a los solos efectos que el piloto permanezca atento a las señales de cada puesto de control, al objeto de extremar su atención y de garantizar la seguridad de los Oficiales y del resto de Participantes.

Los leds amarillos intermitentes del sistema de banderas on board se apagarán una vez sea retirada del puesto de control la señalización de peligro. En ningún caso se encenderán las luces led del interior de vehículo ni para complementar o sustituir otras banderas que no sean la roja o la amarilla. Por ello, los pilotos deberán prestar atención en todo momento a los Puestos de control.

ARTÍCULO 18. REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)

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

- 19.1.** Toda reclamación deberá ser establecida de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 13 del CDI.
- 19.2.** Toda reclamación deberá ser hecha por escrito y presentada al Director de la prueba, acompañada de la caución establecida para el año en curso, cantidad que no será devuelta si la reclamación se juzga injustificada. Para la presente Temporada, la R.F.E. de A. fija dicha caución en **1.000 €**.
- 19.3.** Los Concursantes tienen derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 15 del CDI. El depósito exigido por la R.F.E. de A. para el derecho de apelación es de **2.500 €**. Dicho importe deberá abonarse solo mediante los medios establecidos por la Agencia Tributaria para esta cantidad (transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta, talón/ cheque nominativo), y no serán admitidos aquellos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

ARTÍCULO 20. TROFEOS/PUNTUACIÓN

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, por el número de vueltas completadas. Si persiste el 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°	50	6°	16	11°	5
2°	40	7°	14	12°	4
3°	30	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 110 DECIBELIOS (dBa))

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

Se permiten separadores hasta un máximo de 2 cm.

CARROCERIA: 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). Está prohibido salvo autorización expresa de la organización, la modificación de las disposiciones de la carrocería, teniendo que mantenerse estrictamente de serie.

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 sera de 2 litros.

PESO MÍNIMO: LIBRE

Los vehículos podrán ser lastrados debido a su preparación o cualquier otro motivo a criterio de la organización.

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.

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), Pilot Sport 4S (PS4S), Pilot Sport 5 (PS5), y MICHELIN Pilot Super Sport.
- BRIDGESTONE ER300 Touranza, Potenza sport, S001 Potenza
- YOKOHAMA S Drive, ADVAN SPORT V105, ADVAN SPORT V105S, ADVAN SPORT V107 y YOKOHAMA FLEVA
- GOODYEAR Efficient Grip Performance o Excellence, Eagle F1 supersport y Eagle F1 asimetric
- DUNLOP Blu Response
- CONTINENTAL Conti Premium Contact o Conti Premium Sport
- FIRESTONE TZ300
- UNIROYAL Rainsport 5
- TOYO Proxes TR1, Proxes Sport

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 Deportivo, 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) NEUMATICOS (excepto para la Copa SAXO Endurance y Copa KOBE Endurance, que será de 8) y que serán marcados en las Verificaciones Técnicas.

La penalización por incumplimiento de esta norma será de parada en la zona de penalización de Stop & Go 7 minutos por cada neumático utilizado sin marcar.

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. CARROCERÍA

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 110 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: Invalidación del mejor tiempo de entrenamientos calificativos. 2ª vez: Invalidación 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: Invalidación tiempos Carrera: Descalificación.
CMR 4	No realizar 3 vueltas en entrenamientos cada miembro del equipo	Invalidación 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.	2 vueltas en cada caso.
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	2 vueltas
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. 14.1 (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
CMR 16	Incumplimiento del artículo 21.1	Descalificación
CMR 17	No respetar la normativa de neumáticos art. 21.1.1	Stop & Go de 7 minutos por cada neumático
CMR 18	No cumplir la normativa sobre ruidos Art. 27	No autorizado a entrenar y/o tomar la salida, pudiendo llegar a Descalificación.

(*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos a excepción de la multa por ser una sanción económica (Art. 8 del Reglamento de Disciplina Deportiva de la Comunidad de Madrid (Decreto 195/2003)):

- Advertencia.
- Amonestación.
- 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.
- Vuelta(s) de penalización.
- Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la competición.
- Penalización de paso por la vía de los boxes.
- Stop and Go y Stop & Go con un tiempo de parada prescrito.
- Descalificación.
- Suspensión

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.