

Versión 3, 13-03-18

## **CAPITULO I ORGANIZACIÓN**

- Art. 1 DEFINICIÓN
- Art. 2 COMITÉ ORGANIZADOR
- Art. 3 VEHÍCULOS ADMITIDOS. CLASES.
- Art. 4 CONCURSANTES/CONDUCTORES ADMITIDOS. LICENCIAS
- Art. 5 INSCRIPCIONES. DERECHOS Y SEGUROS. PUBLICIDAD Y NUMEROS.
- Art. 6 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO. ANEXOS
- Art. 7 APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO
- Art. 8 DERECHOS DE IMAGEN

## **CAPITULO II DESARROLLO DE LA PRUEBA**

- Art. 9 PROGRAMA - HORARIO
- Art. 10 RESPONSABILIDADES DE CONCURSANTES Y CONDUCTORES
- Art. 11 DISCIPLINA DE SEGURIDAD
- Art. 12 VERIFICACIONES TÉCNICAS Y DEPORTIVAS
- Art. 13 ENTRENAMIENTO CRONOMETRADO
- Art. 14 CARRERA
- Art. 15 PARRILLA. SALIDA. LLEGADA
- Art. 16 INTERRUPCIÓN DE CARRERA
- Art. 17 VIGILANCIA DE PISTA
- Art. 18 REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)
- Art. 19 PENALIZACIONES
- Art. 20 RECLAMACIONES. APELACIONES
- Art. 21 TROFEOS
- Art. 22 RESUMEN DE PENALIZACIONES

## **CAPITULO III REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL**

- Art. 23 PRESCRIPCIONES GENERALES
- Art. 24 OTRAS PRESCRIPCIONES. CARROCERÍA.
- Art. 25 EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES
- Art. 26 DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS
- Art. 27 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS VEHÍCULOS.
- Art. 28 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD – SISTEMA DE ILUMINACIÓN.
- Art. 29 NORMATIVA RUIDO.

## CAPITULO I ORGANIZACIÓN

### Art. 1.- DEFINICIÓN

ULTIMA VUELTA en colaboración con el RACE organiza una prueba de Velocidad en Circuito de 8 horas de resistencia, de carácter Reservado (art. 2.3.14 del CDI) y que constituirá el “**UV Endurance RACE Jarama**” que se disputará el 1 de septiembre de 2018 y contará con los siguientes Trofeos independientes:

- Trofeo UV Endurance RACE Jarama “Clase 1”
- Trofeo UV Endurance RACE Jarama “Clase 2”
- Trofeo UV Endurance RACE Jarama “Clase 3”

La prueba se disputará conforme al CDI de la FIA y a sus anexos, al presente Reglamento General, al Reglamento Particular y a sus Anexos.

La prueba se celebrará en el Circuito del Jarama, con un desarrollo de 3.850 metros y girando en el sentido de las agujas del reloj.

### Art. 2.- COMITÉ ORGANIZADOR

Presidente: D. Francisco PÉREZ  
D. Juan Ramón ROMERO

Dirección de la Secretaría del Comité Organizador:

**ULTIMA VUELTA**  
C/ Luxemburgo, 30  
28939 Arroyomolinos (MADRID)  
Tlfno.: 606 68 09 52  
e-mail [info@ultimavuelta.es](mailto:info@ultimavuelta.es)  
web [www.ultimavuelta.es](http://www.ultimavuelta.es)

### Art. 3.- Vehículos admitidos. Divisiones y 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, serán admitidos 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:

#### **3.1 – CLASE 1**

Vehículos de cilindrada hasta 1600 cc

#### **3.2 – CLASE 2**

Vehículos de cilindrada hasta 2000 cc

#### **3.3 – CLASE 3**

Vehículos de cilindrada hasta 2500 cc

Todo vehículo cuyo motor de serie iguale a superes 0,90 cv por cada 1000 cc, no podrá modificar ningún elemento de admisión (mariposa, culata, árbol de levas, colector de admisión).

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

**3.5** - 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.

#### **Art. 4.- CONCURSANTES/CONDUCTORES ADMITIDOS. LICENCIAS**

Concursantes y conductores con licencia, valedera para el año en curso, Estatal o Estatal homologada, expedida por la R.F.E. de A.

Concursantes y conductores con licencia, valedera para el año en curso, homologada, expedida por su Federación Territorial, y Licencia de piloto **PR o PCR** expedida por la Federación Madrileña de Automovilismo.

#### **Art. 5.- INSCRIPCIONES. DERECHOS Y SEGUROS. PUBLICIDAD Y NUMEROS**

**5.1.** Deberá enviarse el boletín de inscripción, debidamente cumplimentado y acompañado de los correspondientes derechos de inscripción, cinco días naturales antes de la celebración de la prueba a la Secretaria de la Organización:

#### **ÚLTIMA VUELTA**

C/ Luxemburgo, 30  
28939 Arroyomolinos (MADRID)

Tlfno.: **606 68 09 52**

e-mail [info@ultimavuelta.es](mailto:info@ultimavuelta.es) web [www.ultimavuelta.es](http://www.ultimavuelta.es)

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 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.

Los derechos de inscripción se fijan en: **1.200 €.**

Forma de pago: Las fechas de pago son las siguientes,

A la inscripción:	200 €
Antes del 30 de mayo:	500 €
Antes del 31 de julio:	500 €

Los ingresos deberán realizarse mediante transferencia bancaria a:

**CAIXABANK**

**ES67 2100 4049 3622 0010 9304**

Los equipos que lo deseen podrán realizar el pago de manera única a la inscripción de la Prueba. En ningún caso se reembolsará el dinero pagado, ni se guardará plaza para otra Prueba.

El número máximo de vehículos inscritos será de 50. En el caso de sobrepasarse, el Comité Organizador se reserva el derecho a desinar 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 firmar 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, exclusión 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.

#### **Art. 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 formaran parte integrante del presente Reglamento. Estos anexos serán expuestos en el tablón de anuncios, situado en la Secretaría de la prueba. Serán igualmente comunicados directamente a los participantes, quienes deberán firmar el acuse de recibo.

#### **Art. 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.** Para la exacta interpretación de este texto, se entiende por "Concursante" a toda persona física o jurídica; en este último caso, el conductor asumirá la responsabilidad del Concursante cuando éste no este a bordo del vehículo.

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

#### **Art. 8. DERECHOS DE IMAGEN**

Los derechos de imagen y de difusión pública de la prueba "UV Endurance RACE Jarama", pertenecen en exclusiva al Organizador (ULTIMA VUELTA). En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas pruebas implica para los Concursante, conductores y miembros de los equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa a ULTIMA VUELTA de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tengan por convenientes. En ningún caso ULTIMA VUELTA podrá utilizar la imagen de personas físicas involucradas en una carrera para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo -ya sea a través de medios de comunicación o de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o DVD- o para la promoción del deporte.

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



## UV Endurance RACE Jarama REGLAMENTO GENERAL



- a) El Conductor o Concursante deberá solicitar la autorización expresa al organizador. El organizador tendrá la potestad de aceptar esa solicitud o denegarla.
- 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), si éste lo requiriese.
- 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).





## CAPITULO II DESARROLLO DE LA PRUEBA

### Art. 9.- PROGRAMA HORARIO

En el Anexo correspondiente se indicará el programa-horario, que podrá ser modificado a criterio del Comité Organizador, si las circunstancias y/o el número de inscritos lo aconsejaran.

### Art. 10.- RESPONSABILIDAD DE CONCURSANTES Y CONDUCTORES

**10.1.-** 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.

**10.2.-** 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.

### Art. 11.- 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.

### Art. 12.- VERIFICACIONES

#### 12.1.- VERIFICACIONES PREVIAS.

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

Los documentos siguientes deberán adjuntarse una copia 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 Conductor 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 cronometrados, 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.

#### 12.2.- VERIFICACIONES TÉCNICAS.

Todos los equipos participantes o una persona delegada deben 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 criterio exclusivo, 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 cronometrados, este perderá la posición de parrilla obtenida y pasará a ocupar el último lugar de la misma.

**12.3.-** 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 esta inscrito, elementos de seguridad esenciales, etc.).

**12.4.-** Los números de competición deberán estar en su posición antes de presentar el vehículo a la verificación técnica.

**12.5.-** Todo fraude comprobado, y sobre todo el hecho de presentar marcas de identificación retocadas, entrañarán la exclusión del participante.

### Art. 13.- ENTRENAMIENTOS

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

#### 13.1 No cronometrado (Libre)

Se programará una manga de entrenamiento no cronometrado de **120 minutos**.

#### 13.2 Cronometrado (Oficial)

Se programará una manga de entrenamiento cronometrado de **60 minutos**.

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

El final de los entrenamientos 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 una sesión de entrenamientos oficiales, siendo tenido en cuenta el mejor tiempo del equipo.

Todos los integrantes de un equipo deberán realizar al menos **3 vueltas** de 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 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 cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los Conductores en la parrilla de salida.

El Director de Carrera podrá interrumpir por medio de **BANDERA ROJA o 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 cronometrado todos los vehículos se dirigirán directamente a su box.

#### Art. 14.- CARRERA

Se establece una clasificación por cada una de las Clases (1, 2 y 3) cuando se cumplan las 8 horas 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 % del tiempo de la carrera (6h 00') para clasificarse.

La parrilla de salida se formará de acuerdo con los tiempos de los entrenamientos cronometrados correspondientes ordenados de menor a mayor, incluyendo las posibles penalizaciones, si las hubiera.

Si 2 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.

#### Relevos.

Cada conductor podrá conducir un máximo de **180 minutos seguidos**.

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

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

No se podrán desabrochar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane al box asignado a cada equipo. Aunque los comisarios verificarán tanto el que los conductores salientes como los entrantes en el relevo, entren y salgan del vehículo con 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, **pero la duración de cada una de ellas para realizar cualquier intervención en el vehículo no podrá ser inferior a 7 minutos, incluido el cambio de piloto.**

La penalización por incumplimiento de esta norma será de 7 minutos de parada en la zona de penalización de Stop & Go.

#### 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". 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.

Durante la carrera, en las paradas del vehículo frente a su box, solo se autoriza la intervención al mismo tiempo de 4 personas.

En el pasillo de señalización (junto al muro de Pit Lane) solo podrán permanecer, para tareas de información, cronometraje, etc., en un máximo de 3 personas acreditadas por equipo.

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

## Repostaje

**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.**

El repostaje se efectuará en la Zona de repostaje habilitada al efecto y que se comunicará mediante Anexo a este Reglamento, así mismo se informará del procedimiento de repostaje.

## Art. 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 **SALIDA LANZADA**

Pre-parque de salida. Treinta (30) 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.

Se deberá respetar el siguiente orden de salida a pista:

12:30 h acceso a pista para los vehículos clasificados del 1 al 15  
12:35 h acceso a pista para los vehículos clasificados del 16 al 30  
12:40 h acceso a pista para los vehículos clasificados del 31 al 50

El incumplimiento de este procedimiento supondrá una penalización de Drive Through,

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 de 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

**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 % del tiempo especificado para la carrera.

**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.

### Art. 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 (-15 minutos), del procedimiento de salida (art. 15.2 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 15.1 (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.

#### **Art. 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.

#### **Art. 18.- REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)**

Se convoca un Briefing – **de obligado cumplimiento** - para Jefes de Equipo o Representantes de Equipo y conductores a la hora fijada en el Programa Horario de la Prueba. Oportunamente se publicará en el programa de la prueba el lugar y hora de la mencionada reunión.

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

#### **Art. 19.- PENALIZACIONES**

Los Comisarios Deportivos, de acuerdo con el Artículo 12 del CDI, pueden aplicar las penalizaciones previstas 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.

#### **Art. 20.- RECLAMACIONES. APELACIONES**

**20.1.-** Toda reclamación deberá ser establecida de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 13 del CDI.

**20.2.-** 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 €**.

**20.3.-** Los Concursantes tienen derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 14 del CDI. El depósito exigido por la R.F.E. de A. para el derecho de apelación es de **2.500 €**.

#### **Art. 21.- TROFEOS**

Se entregarán trofeos a los tres primeros equipos clasificados de cada Clase convocada.

El vencedor de cada Clase (1, 2 y 3) será acreedor a la inscripción gratuita al **Trofeo JARAMA de Navidad 2018**.



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

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

**Art. 22.- RESUMEN DE PENALIZACIONES**

<b>MOTIVO</b>	<b>PENALIZACIÓN</b>
No pasar las Verificaciones previas	A criterio de los CC.DD.
No respetar las banderas	Entrenamientos: Anulación tiempos Carrera: Drive through
No cumplir con la normativa de Parque Cerrado	Entrenamientos: Anulación tiempos Carrera: Descalificación
No realizar 3 vueltas en entrenamientos cada miembro del equipo	Anulación de los tiempos conseguidos
Adelantar antes del semáforo verde o línea de cronometraje.	2 vueltas, por cada coche adelantado, salvo sanción mayor, decidida por los CCDD
Reincorporarse a la carrera sin autorización expresa.	Exclusion
Desabrocharse los arneses antes de llegar al box.	2 vueltas en cada caso.
Empujar el vehículo por la Vía Rápida.	A criterio de los Comisarios Deportivos
Conducir marcha atrás en el Pit Lane	2 vueltas
Circular por el Pit Lane a más de 60 Km/h.	1 vuelta en cada caso
No respetar la normativa de repostaje	A criterio de los CCDD, pudiendo llegar a la Exclusión de la prueba
No respetar el semáforo de salida de Pit Lane.	5 vueltas en cada caso
No respetar el tiempo mínimo de parada para Asistencia	Stop & Go de 7 minutos
No respetar el procedimiento de Salida	Drive Through

### CAPITULO III REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL

#### Art. 23 – Prescripciones Generales

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.
5. Suspensión.
- 7.3. Habitáculo.
- 9.1. Carburante – Comburente apartados 9.1, 9.2 y 9.6
10. Frenos

#### **23.1 Está prohibida la utilización de neumáticos slick**

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 PARRA USO EN VÍAS PÚBLICAS.**

A continuación se relaciona un listado de los neumáticos que se aceptan:

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

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.

#### **Art. 24. – 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 original 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.

## Art. 25.- EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES

### 25.1.- 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.

### 25.2.- 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.

### 25.3.- 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.

## Art. 26.- 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),
- Tipo de suspensión (eje rígido, ruedas independientes, brazos oscilantes, MacPherson, etc.).

**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.**

## Art. 27.- 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.

#### **Art. 28.- 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 con un mínimo de 5W, 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 cm<sup>2</sup> 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.

#### **Art. 29 – 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 tomara con un sonómetro a una distancia de 0.5 m. y con un ángulo de 45° 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 90° 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 cronometrados y carrera.

