



ENDURLARITY 2018 by RallyClassics

Reglamento Deportivo (V2: 20-8-2018)

“Una nueva fórmula divertida y segura que
aúna resistencia y regularidad en circuito.
Cada uno rueda a su ritmo.”

Contenido

Definición del evento.....	3
Organizador y comité deportivo.....	3
Vehículos.....	3
Participantes	4
Calendario	4
Inscripciones	4
Licencias y permisos de participación.....	5
Formato de las pruebas.....	5
Organización, verificaciones, cronometraje, señalización, relevos, repostajes y neumáticos.....	7
Trofeos y categorías	11

REGLAMENTO DEPORTIVO

Definición del evento

Artículo 1. El Club RallyClassics organiza una serie pruebas sociales, mezcla de Resistencia y Regularidad en Circuito denominada ENDURLARITY 2018. Se trata de una nueva fórmula divertida y segura que aúna la resistencia y la regularidad en circuito, de asfalto o tierra, en la que cada participante rueda a su ritmo de forma económica y divertida, con coches clásicos y "youngtimers", sin peligro para la integridad física ni para las mecánicas.

Al no tratarse de una competición o prueba de velocidad, el "Fair-Play" entre los participantes en la pista, será observado y cuidado como el mayor valor de la ENDURLARITY. Las infracciones contra este principio básico serán examinadas y sancionadas por el Comité Deportivo y no respetarlo podría entrañar diferentes penalizaciones e incluso la exclusión de la prueba, no admitiéndose reclamaciones sobre este punto.

Organizador y comité deportivo

Artículo 2.1 Organizador. El Organizador de estas pruebas, con su calendario y posible establecimiento de un Campeonato posterior, es:

Club RallyClassics
www.RallyClassics.Org
Plaça Països Catalans 49
08410 Vilanova del Vallès

Contacto:
telf. 938458630
rallyclassics@rallyclassics.org

Artículo 2.2 Comité Deportivo y Director de la Prueba. El Organizador designará para cada una de las pruebas un Comité Deportivo compuesto por tres personas, entre ellas el Director de la Prueba, que serán expresamente designadas, bien para todo el conjunto de pruebas que se lleven a cabo en una temporada, o bien para cada prueba en particular.

En ambos casos los titulares serán publicados en los correspondientes Reglamentos Particulares de cada prueba.

La misión del Comité Deportivo es supervisar el correcto funcionamiento de cada prueba, dirimir sobre los conflictos que puedan presentarse entre participantes y aplicar las sanciones oportunas, que serán de obligado cumplimiento e inapelables.

El Director de la Prueba, además de actuar como Jefe de Pista y Pit-Lane, tiene como misión decretar el uso de las banderas amarilla, roja y negra, la salida del "Safety-Car", la interrupción y reanudación de las mangas o la prueba y velar por el cumplimiento de las sanciones a los participantes.

Vehículos

Artículo 3.1 Vehículos Admitidos. Todo vehículo participante deberá estar previamente inscrito y haber abonado el correspondiente importe de la inscripción. Serán admitidos a participar diferentes tipos de vehículos agrupados en las siguientes categorías:

A) Clásicos (y sus correspondientes réplicas): Turismos (Gr1), Turismos especiales (Gr2), Gran Turismo (Gr3), Gran Turismo especial (Gr4), fabricados hasta 1989.

B) Sport: Sport Prototipos y biplazas con arco de seguridad tipo Lotus 7 o similares, fabricados hasta 1989, o posteriores con aprobación expresa del Organizador.

C) Youngtimers: Vehículos de Turismo o de Gran Turismo fabricados desde el año 1990 hasta el año 2000, con aprobación expresa de la organización.

A criterio del Organizador, podrá rechazarse la inscripción de cualquier vehículo si este no reúne las características de interés deportivo o seguridad requeridas.

Artículo 3.2. Vehículos de Reserva. Debido a que este tipo de prueba no es una competición de velocidad en la que primarían las prestaciones de los vehículos, en el Reglamento Particular de cada prueba se establecerá la posibilidad de inscribir, además del vehículo principal, otro vehículo de reserva por equipo, que deberá haber sido previamente inscrito como tal, haber abonado el correspondiente importe de la inscripción y pasar las verificaciones técnicas previas, al igual que el vehículo principal. El cambio del transponder de un vehículo a otro será responsabilidad exclusiva del participante. Ambos vehículos tendrán el mismo número de dorsal (en caso de vehículo de reserva se darán 4 dorsales).

Participantes

Artículo 4.1 Definición de Equipo. Se considera Equipo al conjunto formado por un vehículo (más uno de reserva si lo admite el Reglamento Particular) y sus pilotos, identificados con un mismo dorsal y transponder.

Artículo 4.2 Pilotos y Copilotos. El número mínimo y máximo de pilotos participantes por equipo, será indicado en el Reglamento Particular de cada prueba (normalmente entre 1 y 4 pilotos), así como el de copilotos, que pueden ir de acompañantes en el mismo vehículo. En este caso, no está previsto ningún tipo de clasificación para copilotos, por lo que no bloquearán puntos para la clasificación final de pilotos.

El número máximo de ocupantes por vehículo en pista es de 2.

Calendario

Artículo 5.1. Las pruebas de ENDURLARITY se consideran independientes no existiendo, de momento, una clasificación o campeonato que las agrupe aunque durante esta primera temporada puedan celebrarse varias pruebas.

Inicialmente, en 2018 están previstas:

12 mayo	2h00'	Mollerussa	Tierra
03 noviembre	6h00'	Parcmotor-Castellolí	Asfalto

Inscripciones

Artículo 6.1. Los derechos de inscripción, que se indicarán en el Reglamento Particular de cada prueba, serán:

12 mayo	2h00'	Mollerussa	250€
03 noviembre	6h00'	Parcmotor-Castellolí	340€

Las solicitudes de inscripción, pre-inscripciones e inscripciones definitivas, se realizarán vía on-line en la dirección: <http://www.rallyclassics.org>

El plazo de inscripción se cerrará el miércoles anterior a la prueba a las 20 h. Las inscripciones pagadas fuera de plazo, tendrán una penalización de 30 € sobre los derechos estipulados en cada prueba.

En caso de anulación parcial o incluso total del evento en el mismo día de su celebración, (por climatología o por cualquier otra causa justificada y de fuerza mayor), los derechos de inscripción se considerarán a fondo perdido.

Licencias y permisos de participación

Artículo 7.1. Todos los pilotos participantes deberán estar en posesión de una licencia federativa vigente expedida por la FCA-Federació Catalana d'Automobilisme (Regularidad o superior). Sin embargo, los pilotos que no la posean, deberán contratar un Permiso de Participación para cada evento con la FCA, con un coste para 2018 de 25 € y que incluye el **seguro obligatorio**. El mismo requisito es exigible e imprescindible para cada copiloto - acompañante.

Formato de las pruebas

Artículo 8.1 El objetivo de cada prueba es rodar en un tiempo por vuelta constante, sin la ayuda del cronómetro ni de cualquier otro instrumento de medida de tiempos embarcado en el vehículo, siguiendo el ritmo que cada participante estime más adecuado. Cada piloto, con la única ayuda de su intuición, deberá intentar calcar sus registros mientras duren las mangas para mantener un ritmo constante. También puede contar con la ayuda de una pizarra de señalización que le pueden mostrar desde el muro del pit-lane, los miembros de su equipo a su paso cada vuelta.

Artículo 8.2. Entrenamientos y Mangas. Salvo indicaciones específicas en el Reglamento Particular de cada prueba, en el que se definirán la cantidad y duración, el desarrollo del evento será el siguiente:

- Sesión de entrenos libres (pueden tener un coste adicional a la inscripción).
- Sesión de entrenos cronometrados.
- Una o varias mangas de Regularidad/Resistencia cronometradas de duración variable.

En todos los casos, puede haber dos personas a bordo, correctamente inscritas y equipadas, pero sin relojes ni equipos de medición de tiempo.

Artículo 8.3. Salida. A criterio del Organizador, se podrá organizar una salida "tipo Le Mans" en la primera manga de las que se compone la prueba, a definir en cada Reglamento Particular.

Para ello los coches serán situados en batería a un lado de la recta de salida, y los pilotos al otro lado; en el momento de dar la bandera de salida, los pilotos correrán hacia sus vehículos, se abrocharán los cinturones de seguridad, y solamente entonces iniciarán la marcha vigilando que no llegue un vehículo lanzado desde la parte posterior de la misma recta de salida.

En caso de no realizarse este tipo de salida y en el resto de mangas, los equipos accederán libremente a pista, siempre con el semáforo en verde.

Artículo 8.4. Briefing. La Organización convocará a todos los pilotos a un Briefing previo a su celebración en el propio circuito y que es de obligada asistencia, salvo que se entregue previamente por escrito a los participantes inscritos, si así se determina en cada prueba.

Artículo 8.5. Tiempo de Referencia. El tiempo de referencia, o tiempo a calcar en cada vuelta, es único para cada equipo en cada manga que se celebre. Este tiempo, lo podrá escoger cada piloto o se podrá calcular automáticamente y ya sea en un caso u otro, se indicará oportunamente en el Reglamento Particular de cada prueba. En caso de disputarse varias mangas independientes dentro de cada prueba, los tiempos de referencia, ya sean calculados de un modo u otro, serán también independientes.

Artículo 8.6. Número de vueltas a tener en cuenta. En cada una de las mangas, el número de vueltas a contabilizar será el 60% del total de las vueltas completadas por el vehículo Turismo pre-80 que haya hecho el mayor número de vueltas. En su defecto, se podrá utilizar el mayor número de

vueltas de un vehículo de la categoría A-Clásicos o incluso de la categoría C-Youngtimers. La Organización podrá ajustar el porcentaje o el número de vueltas, si por causa justificada considera el dato desproporcionado, o si una manga se ve interrumpida y no puede reanudarse dándola por concluida.

Artículo 8.7. Tiempo mínimo por vuelta. La Organización, si lo considera oportuno y con objeto de evitar el ritmo excesivamente rápido de algunos vehículos y así evitar grandes diferencias de ritmo entre los distintos participantes, dará a conocer en cada circuito un Tiempo Mínimo por Vuelta. El Tiempo de Referencia de ningún participante podrá ser inferior a éste. Cualquier piloto que baje de este tiempo mínimo durante más de dos vueltas aisladas o consecutivas, será advertido mediante bandera negra y podrá ser penalizado, a criterio del Organizador, invalidando dichas vueltas, la manga completa o excluyendo al equipo/piloto/vehículo de la prueba.

Artículo 8.8. Puntuaciones y clasificación. Al finalizar cada una de las mangas se elaborará una clasificación parcial. Dicha clasificación tendrá en cuenta las diferencias de tiempo con respecto al tiempo de referencia de cada participante y en cada una de las vueltas contabilizadas.

Estas diferencias de tiempo se contabilizarán de menor a mayor y penalizarán a razón de un punto por décima de segundo de diferencia. El participante cuya suma de puntos sea menor, quedará primero en la clasificación de cada manga.

Dicha clasificación se establecerá de menor a mayor penalización de puntos con respecto al Tiempo de Referencia. Seguidamente se asignará el siguiente baremo de puntos a los participantes:

20 puntos al 1er. clasificado,

17 puntos al 2º,

15 puntos al 3º, y así sucesivamente hasta el decimoquinto clasificado a razón de:

13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 (para el 15º). El resto de pilotos recibirán 0,5 puntos.

Artículo 8.9. Clasificación final de la ENDURLARITY. Para la clasificación final de cada prueba de ENDURLARITY, se tendrá en cuenta la suma de los puntos obtenidos según el artículo anterior, resultando ganador el/los piloto/s que acumulen mayor número de puntos. En pruebas de 6h o más, en las que se establezcan diferentes mangas, el Reglamento Particular de dicha prueba podrá prever que una de las mangas pueda ser utilizada como comodín y descartada por cada equipo.

Si se crea un Campeonato con el conjunto de pruebas que se celebren según un calendario establecido al inicio de la temporada, se utilizará el mismo procedimiento para la clasificación final.

Artículo 8.10. Circulación y Comportamiento en pista. El "Fair-Play" y el correcto comportamiento en pista son exigibles a todos los participantes y en todo momento. Al no tratarse de una competición ni de una prueba de velocidad, los participantes deberán conducir facilitando en todo momento las maniobras al resto de vehículos. Será tarea del Comité Deportivo supervisar el comportamiento de todos los participantes y no se admitirán reclamaciones por las decisiones ni las penalizaciones que adopte sobre este punto.

Artículo 8.11. Circulación y Comportamiento en pista. El correcto comportamiento y el "Fair-Play" en pista son exigibles a todos los participantes y en todo momento. Al no tratarse de una competición ni de una prueba de velocidad, los participantes deberán conducir facilitando en todo momento las maniobras al resto de vehículos. Será tarea del Comité Deportivo supervisar el comportamiento de todos los participantes y no se admitirán reclamaciones por las decisiones ni las penalizaciones que adopte sobre este punto. No se admiten reclamaciones sobre este punto. Las decisiones y penalizaciones que adopte el Comité Deportivo son de obligado cumplimiento e inapelables.

Cuando un piloto haga un trompo o sufra una salida de pista, deberá obligatoriamente entrar al pit-lane, donde esperará a ser autorizado que el Director del Evento le autorice a reincorporarse a la pista. La

omisión de esta norma podrá acarrear el uso de la bandera negra y la exclusión de la manga o de la prueba.

Cualquier accidente será responsabilidad exclusiva del piloto. Los pilotos deberán circular en pista cuidando de evitar cualquier incidente, vigilando a través de los retrovisores y, si fuera necesario, facilitar los adelantamientos con los intermitentes. Toda conducción anti-deportiva o peligrosa será analizada por el Comité Deportivo y puede ser motivo de diversas penalizaciones o exclusión inmediata de la prueba.

Artículo 8.12. Velocidades Máximas. La velocidad en el pit-lane se limita a 50 km/h y en el paddock a 30 km/h. No se debe perder de vista en ningún momento de que puede haber niños y familias visitando el evento, dado su carácter lúdico y festivo.

Artículo 8.13. Banderas amarillas y rojas. Disminución e la velocidad en pista. Los pilotos deberán disminuir la velocidad de inmediato en el caso de que se muestren banderas amarillas, o el panel "SC" de Safety-Car, o con la aparición de un vehículo de rescate en la pista, prohibiéndose en todos los casos los adelantamientos.

En caso de mostrarse las banderas o los semáforos rojos, todos los participantes deberán reducir la velocidad y abandonar la pista inmediatamente por el Pit-Lane. A partir de ese momento y a criterio del Comité Deportivo, se dará solo por interrumpida la manga, reanudándose cuando se haya solucionado el incidente que causó la interrupción, o se dará por finalizada la manga o la prueba.

Artículo 8.14. Bandera negra. La bandera negra, exhibida junto al dorsal del vehículo, se mostrará en la línea de Meta a aquel piloto que, por decisión del Comité Deportivo, deba abandonar individual e inmediatamente la pista, bien por un problema con el transponder, una avería aparente que pudiera comprometer la mecánica o a otros participantes, por un comportamiento anti-deportivo, o bien por cualquier otra causa de la que será oportunamente informado el piloto. Solventado el problema o la penalización objeto de la aplicación de la bandera negra, el participante podrá reincorporarse a la pista, salvo que sea descalificado definitivamente.

Artículo 8.15. Safety car. El Safety Car o coche de seguridad, saldrá a pista por decisión del Director de la Prueba a consecuencia de un incidente que aconseje su presencia. Será señalizado con el letrero SC desde el muro del Pit-Lane y los puestos de comisarios de pista junto con banderas amarillas. Todos los participantes se alinearán detrás del SC, manteniendo su ritmo de rodadura y sin adelantarse. Según la gravedad del incidente, se podrá ordenar la entrada del SC en El Pit-Lane y del resto de vehículos que, sin excepción, deberán seguirle. En ese caso se habrá exhibido la bandera roja que indica la suspensión momentánea o definitiva de la manga.

Organización, verificaciones, cronometraje, señalización, relevos, repostajes y neumáticos

Artículo 9.1 Responsabilidades. Todo participante, por el solo hecho de inscribirse en una prueba de la ENDURLARITY 2018, admite conocer los Reglamentos y la autoridad del Comité Deportivo. También admite que es el único responsable de sus actos, ya sea para sus propios daños, como los que pueda ocasionar a terceros y a las instalaciones del circuito. En ningún caso, ni el Circuito donde se celebre la prueba, ni el Club RallyClassics, ni cualquier persona o voluntario de la organización, ni los patrocinadores, serán responsables subsidiarios en caso de incidente o accidente de los participantes.

Artículo 9.2. Señalizadores y Cronometraje desde el Pit-lane. Solamente está permitido tomar tiempos y señalar a los participantes desde el muro del Pit-Lane y dentro de la zona designada para ello. Ésta es una función que pueden ejercer los miembros del equipo de asistencia, los demás pilotos y los acompañantes.

Artículo 9.3. Presencia de mejores de edad en el evento. Debido al carácter festivo y familiar de este tipo de evento, es bienvenida la presencia de acompañantes menores de edad. Sin embargo, los padres o tutores serán los únicos responsables de cualquier incidente en los que pudieran verse

implicados, eximiendo de toda responsabilidad a la Organización en caso de accidente en todas las instalaciones, incluido el paddock.

Aquellos acompañantes menores de edad que ejerzan funciones de cronometraje y señalización, sólo podrán acceder al Pit-Lane si van acompañados de un adulto, y acreditados previa firma de un descargo de responsabilidades.

Ningún menor de edad, podrá circular o permanecer solo en el pit-line, ni utilizar ningún medio o juguete con ruedas para circular por ninguna de las instalaciones del circuito (bicicletas, patinetes, skates, etc.).

Artículo 9.4. Zona de señalización en el Pit-lane. En cada circuito se designará una única zona desde la que obtener y pasar la información a los pilotos mediante la pizarra de señalización. Estará situada en el pit-lane y, de no comunicarse previamente para cada circuito, por defecto, dicha zona nunca estará a una distancia inferior a los 50 metros antes o después de la línea de meta.

Artículo 9.5. Verificaciones administrativas. En las Verificaciones Administrativas se comprobará la inscripción efectiva de cada piloto y copiloto-acompañante, el abono de los correspondientes derechos de inscripción y la posesión de la preceptiva licencia federativa o permiso de participación. Así mismo, todo piloto y acompañante, deberán firmar el descargo de responsabilidades, así como la cesión de los derechos de imagen, para cualquier acción de publicidad, difusión del evento o reportajes que la Organización pudiera realizar.

Los datos de las inscripciones serán preservados por la organización siguiendo la Ley de Protección de Datos.

Artículo 9.6. Cronometraje. El cronometraje de los vehículos en pista se realizará mediante un transponder. Los equipos que no dispongan de transponder propio, deberán alquilarlo, a razón de 30€ por prueba y entregar el D.N.I como fianza, durante las verificaciones Administrativas. El transponder deberá colocarse sólidamente fijado en el vehículo, bajo la responsabilidad del equipo de 500 €, por pérdida o extravío. Los transponders deben colocarse en el exterior del vehículo, sobre la carrocería y lo más cercanos posible a la pista. Su colocación en el interior del vehículo, en la barra de seguridad o en los cristales, no garantiza el correcto funcionamiento al paso del vehículo por el lugar del cronometraje para la toma de tiempos. No se permitirá el acceso de ningún vehículo a pista sin su correspondiente transponder.

Es responsabilidad de cada equipo comunicar a Cronometraje el número de su transponder (propio) cuando éste no sea el facilitado por el Organizador.

Al finalizar la prueba, los equipos devolverán el transponder y recuperarán el D.N.I. recordando que el equipo deberá abonar 500 € en caso de pérdida o deterioro.

Artículo 9.7. Cronometraje adicional. La Organización podrá tomar tiempos por vuelta en cualquier punto del circuito. También podrán tomarse varios tiempos simultáneamente en diferentes puntos del circuito. En este caso, la clasificación contemplará la suma de las penalizaciones obtenidas en todos estos puntos, como se establece en el Artº. 8.8. Puntuaciones y Clasificación.

Artículo 9.8. Cámaras de filmación embarcadas. Se autoriza la presencia de cámaras del tipo "on-board" en los vehículos participantes. Éstas deben ir sólidamente fijadas con sus elementos correspondientes y obtener el visto bueno de los Comisarios que realicen la Verificaciones Técnicas y de Seguridad.

En ningún caso dichas cámaras podrán sobrepasar los límites de la carrocería en los laterales, excluidos los retrovisores, ni tampoco en las zonas frontal y trasera. Sí, en cambio, pueden instalarse sobre las superficies con proyección vertical, como techo y capós delantero y trasero.

En el interior del vehículo, siempre que la cámara no muestre ningún reloj ni cuenta de tiempo, la situación es libre, pero respetando la movilidad y la seguridad de piloto y acompañante.

Queda prohibido el manejo de aparatos de filmación operados manualmente.

Artículo 9.9. Cámaras de filmación embarcadas de la Organización. La Organización se reserva el derecho de instalar cámaras en los coches participantes, y utilizar dichas imágenes para fines publicitarios, de seguridad y control. Es obligación de los participantes facilitar las tareas de instalación de dichas cámaras. Los participantes, por el mero hecho de inscribirse a las pruebas, ceden libremente sus derechos de imagen al Organizador, que los podrá utilizar para cuantas labores de promoción y difusión precise.

Artículo 9.10. Identificaciones y Acreditaciones. El organizador podrá suministrar en las Verificaciones Administrativas de cada prueba pulseras u otros elementos acreditativos, a los participantes. En dicho caso será obligatorio para los pilotos y sus copilotos llevarlas puestas y visibles en todo momento hasta la entrega de premios. Igualmente será obligatorio acreditarse a requerimiento de cualquier Comisario, en especial en las entradas a pista, pit-lane, boxes y paddock.

Artículo 9.11. Verificaciones Técnicas. Las Verificaciones Técnicas se llevarán a cabo a continuación de las Administrativas y antes de que los vehículos inscritos accedan a la pista. Los participantes situarán sus vehículos en la Zona de Verificaciones Técnicas designada por la Organización a tal efecto y cuya ubicación vendrá indicada en el Reglamento Particular de cada prueba. También podrá considerarse Zona de Verificaciones Técnicas el box o el asentamiento en el Paddock que ocupe cada equipo, si así se ha establecido en el Reglamento Particular de cada prueba. En éste caso, serán los responsables de dichas verificaciones quienes se desplacen hasta los vehículos para su revisión.

Los vehículos aceptados a salir a pista se identificarán mediante el correspondiente adhesivo validado por los verificadores. No se autorizará la salida a pista de ningún vehículo sin el comprobante de verificación debidamente visado.

Artículo 9.12. Medidas de seguridad obligatorias y recomendadas. En las Verificaciones Técnicas se revisará detalladamente el estado del vehículo y el cumplimiento de las medidas obligatorias, así como para los pilotos y acompañantes.

Los Comisarios responsables anotarán cualquier deficiencia o diferencia con respecto a la hoja de solicitud de inscripción y la someterán al Comité Deportivo para la admisión o rechazo del vehículo en cuestión o sus pilotos y acompañantes.

Artículo 9.13. Vehículos participantes

Se revisará:

- El estado general, exterior e interior, del vehículo, la correcta fijación de todos los elementos de la carrocería, las pérdidas de líquidos como refrigerante, líquido de frenos, lubricante o combustible y la ausencia de elementos o desperfectos que afecten a su propia seguridad o la de los demás participantes.
- La correcta colocación de los números-dorsales y la publicidad contratada por el Organizador, así como la ubicación y correcta sujeción de las cámaras embarcadas.
- El funcionamiento del motor de arranque, sistema de frenos, incluidas las luces de stop y el cierre correcto de puertas y capós. La sujeción de la batería y de la rueda de recambio, en caso de llevarla.
- La instalación de una anilla o cinta de arrastre, delantera y trasera, para ser remolcado.
- La presencia de un extintor de 2 kgs mínimo sólidamente fijado y teniendo en cuenta el posible efecto torpedo en caso de colisión.
- Un mínimo de 2 espejos retrovisores y asiento con respaldo alto y apoyacabezas para el piloto y copiloto, en su caso.

Si la prueba se disputase sobre piso de tierra, será obligatoria la colocación de sendas faldillas en las ruedas motrices, para evitar proyecciones al resto de vehículos.

Son medidas de seguridad recomendadas: la instalación de barras interiores anti aplastamiento homologadas, arnés de seis puntos, desconector exterior de batería y asientos tipo bucket homologados.

Artículo 9.14. Equipamiento de piloto y copiloto. Es obligatorio el uso de un casco con homologación CE, mono ignífugo y guantes.

Son medidas de seguridad recomendadas: casco, mono ignífugo, ropa interior ignífuga, botas y guantes, con homologación FIA 8865-2000.

Artículo 9.15. Equipos de medición o electrónicos a bordo. Cada equipo es responsable de tener anulados o bien tapados en sus vehículos los relojes o cualquier otro dispositivo susceptible de medir tiempo o establecer un ritmo de marcha, si los lleva de serie y no son fácilmente desmontables.

En cualquier caso queda expresamente prohibida la presencia a bordo en todos los vehículos de cualquier sistema de medición de tiempo, de distancia, de comunicación o de limitación manual o electrónica de la velocidad de marcha. Por ejemplo:

- Relojes de consola, aparatos de radio, cassettes, CD, MP3 ni cualquier reproductor de música o sonido.
- Ni el piloto ni el acompañante pueden llevar reloj de pulsera ni cronómetro alguno, ni en los entrenos ni en las mangas.
- No puede haber ninguna emisora, ni teléfono móvil, ni cámara de vídeo manual o con pantalla reproductora a bordo.
- No se puede utilizar ningún tipo de comunicación electrónica o por radiofrecuencia con el exterior.
- No se puede utilizar ningún limitador/programador de velocidad, electrónico o manual.

En cualquier momento durante la celebración del evento, la Organización puede realizar verificaciones sorpresa a cualquiera de los participantes sobre el cumplimiento del contenido de este artículo.

Artículo 9.16. Relevo de pilotos. El relevo de pilotos puede realizarse en el Pit-Lane, en el Box o en el Paddock en cualquier momento durante la celebración de cada manga.

Artículo 9.17. Repostajes de gasolina. Los repostajes de gasolina podrán realizarse únicamente en el paddock, bien en el lugar precisamente designado para ello si así se establece en el Reglamento Particular de cada prueba, o en el asentamiento dónde se encuentra ubicado el equipo, incluidos boxes, o en la gasolinera del circuito en caso de disponer de ella, o bien fuera de las instalaciones del circuito, pero nunca en el Pit-Line.

Artículo 9.18. Neumáticos. La cantidad es libre y según el tipo de prueba, tendrán las limitaciones siguientes:

Pruebas sobre asfalto: Cantidad y tipo serán libres, aunque se recomiendan los neumáticos convencionales homologados para su uso sobre carreteras públicas. En el caso de estar la pista mojada, no está permitido el uso de los neumáticos tipo "slick".

Pruebas sobre tierra: No están admitidos los neumáticos de "tacos" ni tampoco los denominados "M+S". Los únicos neumáticos permitidos son los neumáticos convencionales homologados para su uso sobre carreteras públicas, incluidos los de contacto.

Trofeos y categorías

Artículo 10.1. En cada prueba se entregarán trofeos a los tres primeros equipos de la clasificación general.

Se crea una categoría Junior-35, para pilotos de menos de 35 años, cuyo ganador será premiado en cada circuito si hay un mínimo de 3 pilotos. Es responsabilidad del piloto hacer constar que opta a este trofeo, en la hoja de inscripción y en las verificaciones administrativas.

e crea el “Trofeu Escuderíes”, que premiará a la Escudería con la mejor puntuación final de sus tres primeros vehículos clasificados.

6H ENDURLARITY
ENDURANCE + REGULARITY
500 KMS DE PARCMOTOR 3 NOV 2018



“Una nueva fórmula divertida y segura que
aúna resistencia y regularidad en circuito.
Cada uno rueda a su ritmo.”