



Reglamento Deportivo & Técnico 24H TCE SERIES powered by Hankook 2017

VERSIÓN 21 de octubre de 2016

Aprobado con el Permiso N°: KNAF 0314.16.261

Contenido

Capítulo I – Reglamento Deportivo

Artículo	Página
1. Introducción	4
2. General	4
3. Estatus del Evento	4
4. Promotor	4
5. Condiciones	5
6. Organización y oficiales	5
7. Calendario y Horarios	6
8. Concursantes / Participantes / Pilotos / PRO / AM / Equipos / Jefes de Equipo	7
9. Inscripciones	9
10. Derechos de inscripción, costes y tasas adicionales	10
11. Lista de inscritos provisional	10
12. Fecha de cierre de inscripciones	10
13. Marketing, TV, publicidad obligatoria y merchandising	11
14. Verificaciones administrativas	12
15. Verificaciones técnicas	13
16. Pesaje y pesos	14
17. Marcas distintivas de los coches y pases personales	15
18. Coches autorizados y división en clases	16
19. Equipamiento de los pilotos	18
20. Organización del Paddock	18
21. Boxes, repostaje, paradas en boxes, servicios de carrera	19
22. Neumáticos y otras piezas	23
23. Publicaciones y comunicaciones	24
24. Comunicación por radio en dos direcciones	24
25. Responsabilidad y renuncia de responsabilidades de los participantes	24
26. Interpretación del reglamento	25
27. Código general de conducta de pilotaje	26
28. Señalización mediante banderas	27
29. Neutralización de la carrera mediante el procedimiento de seguridad de código 60 (bandera púrpura de código 60)	27
30. Entrenamientos, tiempo de pilotaje, cambio de pilotos, clasificación	29
31. Briefing de pilotos y jefes de equipo	30
32. Parrilla de salida	30
33. Salida	30
34. Salida de pista, reparaciones y asistencia externa	32
35. Detención de la carrera o entrenamientos (bandera roja)	33
36. Final de la carrera	33
37. Parque Cerrado y verificaciones técnicas finales	33
38. Clasificación, podio y campeonato	34
39. Penalizaciones en la clasificación	39
40. Penalizaciones en tiempo - Procedimiento	40
41. Reclamaciones y apelaciones	42

Contenido - continuación

Capítulo II – Prescripciones técnicas para todos los coches

Artículo	Página
1. Reglamento general para todos los coches	43
2. Limitación de ruidos	43
3. Reglamento técnico especial y reglamento de seguridad para todos los coches	44
4. Marcas de identificación de los coches (números de competición iluminados, transponder y grabador de datos)	47
5. Lastre, peso máximo permitido	50

Anexo I – Reglamento Técnico del Grupo Especial 24h

1. Vehículos autorizados	51
2. General	52
3. Pesos mínimos y pesos adicionales o lastre	52
4. Motor	53
5. Sistema de escape/limitación de ruidos	53
6. Transmisión	54
7. Ruedas y neumáticos	54
8. Distancia al suelo	54
9. Sistema de frenos	55
10. Dirección	55
11. Suspensión / amortiguadores	55
12. Habitáculo	55
13. Sistema eléctrico	56
14. Tanques de combustible	58
15. Carrocería	60
16. Superficies de vidrio y material	61
17. Reglamento de Seguridad	62
18. Reglamento sobre hándicaps	62

Anexo 2: Complemento: CUP1 BMW M235i Racing Cup (Neumáticos)	63
---	-----------

Anexo 3 – Reglamento Técnico del Grupo coches Silueta	64
--	-----------

Anexo 4 - Clase D1: Reglamento Técnico Turismos DIESEL	65
---	-----------

Anexo 5 - Clase A2: Reglamento Técnico Turismos Gasolina	66
---	-----------

Anexo 6 - Clase A3: Reglamento Técnico Turismos	67
--	-----------

Anexo 7 - Clase CUP1: Reglamento Técnico BMW M235i Racing Cup	68
--	-----------

Anexo 8 - Clase TCR: Reglamento Técnico Coches TCR	69
---	-----------

Anexo 9 - Clase SP3-GT4: Reglamento Técnico Coches Especiales	71
--	-----------

Anexo 10 - Del Reglamento Técnico: Coches Autorizados y Clases	75
---	-----------

Capítulo I

Reglamento Deportivo

1. Introducción

Las 24H Touring Car Endurance SERIES (24H TCE SERIES) se organizan en conformidad con las disposiciones del Código Deportivo Internacional y sus anexos, las Prescripciones Generales de la FIA para Circuitos, las Prescripciones Generales aplicables a Campeonatos Internacionales y al Reglamento Deportivo Nacional de la KNAF, cuando sea aplicable. Se celebrarán de acuerdo con los reglamentos deportivo y técnico del Campeonato, que cumplen con las prescripciones de seguridad del Anexo J de la FIA.

Las 24H TCE SERIES es un campeonato para carreras de resistencia, básicamente de 12 y 24 horas y ofrece una plataforma para que pilotos y equipos aficionados disfruten de su hobby (correr por diversión), con una amplia variedad de marcas y modelos de coches, basado en un reglamento técnico simple, pero seguro.

A pesar de que las 24H TCE SERIES son básicamente para pilotos aficionados (AM), también pueden participar pilotos semiprofesionales e incluso algunos profesionales (PRO). Ello no obstante, los pilotos PRO deberán adaptarse al formato de las 24H TCE SERIES y respetar a los pilotos aficionados en la pista.

Nuestro objetivo es ofrecer a equipos y pilotos aficionados la posibilidad de participar en circuitos atractivos alrededor del mundo, con un presupuesto bajo y razonable, y ofrecer un campeonato para que los pilotos adicionales compitan con otras nacionalidades de todo el mundo.

24H TCE SERIES: Consisten de varios campeonatos:

- Por equipos, pilotos, por clase y general.
- Una clasificación femenina
- Una clasificación para pilotos novatos menores de 25 años de edad.

Los equipos y pilotos pueden participar con una gran variedad de coches, como turismos, especiales 24H. Las 24H TCE SERIES no están abiertos para coches tipo fórmula y GTs (excepto GT4).

Condición mínima para que los pilotos puedan participar es disponer de una licencia internacional D o C.

El objeto de las 24H TCE SERIES es organizar eventos en circuitos aprobados por la FIA en colaboración con la Fundación DNRT.

Las 24H TCE SERIES están registradas como Campeonato Internacional de la FIA con el estatus Nivel 4 "Bronce".

2. Aspectos generales

Este documento describe el Reglamento Deportivo & Técnico para las carreras de resistencia de las 24H TCE SERIES antes mencionadas.

Para cada evento se publicará un Reglamento Particular adicional.

Autoridad Deportiva (ADN principal)

La ADN principal de las 24H TCE SERIES es la KNAF (Knac Nationale Autosport Federatie).

KNAC Nationale Autosport Federatie

P.O. Box 274

2300 AG Leiden

Holanda

Autoridad Deportiva (ADN anfitriona)

La autoridad deportiva anfitriona será publicada en el Reglamento Particular.

3. Estatus del Evento

Las 24H TCE SERIES están registradas como Campeonato Internacional de la FIA con el estatus Nivel 4 "Bronce".

4. Promotor

4.1 Promotor – Dirección postal

Creventic International DWC LLC

DWC Business Center

1st Floor Dubai World Central

Dubai Logistics City

PO Box 390667

Dubai, U.A.E.

4.2 Promotor – Contactos

Creventic BV

Gerrie Willems y Helen Roukens

Teléfono: +31 (0)485-471166

E-Mail: info@creventic.com

Internet: www.TCESERIES.com

4.3 Organizadores

Creventic en colaboración con DNRT

Creventic

DNRT

PO Box 40

Joop den Uyllaan 107

6590 AA Gennep

3119 VJ Schiedam

Holanda

Holanda

El Promotor podrá designar a otros organizador (p.e. local) como organizador o co-organizador.

El Organizador local debe ser un organizador aprobado por la ADN que disponga de la autorización necesaria para el evento.

4.4 Seguro

El promotor del evento ha contratado un seguro de responsabilidad civil para todos los concursantes, su personal y pilotos.

Los pilotos que participan en el evento no se consideran como terceras partes entre ellos.

5. Condiciones

5.1 Condiciones generales

El promotor se reserva el derecho de modificar el Reglamento Deportivo & Técnico aprobado de acuerdo con la ADN.

El promotor se reserva el derecho de posponer, anular o modificar (p.e. la duración) el meeting o cualquier parte del mismo. En tal caso, sólo el promotor tomará la decisión sobre las consecuencias para los campeonatos de las Series. En tal caso, el participante o concursante no tendrá el derecho de demandar al organizador o al promotor por cualquier pérdida o gasto en el que haya podido incurrir por tal motivo.

En el caso de disputa en relación con el evento organizado, tal y como se describe en este reglamento, estará sujeta exclusivamente a la jurisdicción de los Tribunales y Juzgados holandeses, con sede en Holanda.

5.2 Condiciones específicas

El evento se celebrará en conformidad con los siguientes reglamentos a los que todos los concursantes y participantes se someten por el mero hecho de presentar la solicitud de inscripción:

- Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI) y sus anexos
- Reglamento de la KNAF: Autosport Jaarboek, Reglementen Sectie Autorensport
- Reglamento Particular del evento
- Decisiones y disposiciones publicadas por la KNAF
- Decisiones y disposiciones publicadas por la ADN anfitriona
- Complementos oficiales de las 24H TCE SERIES (KNAF)
- Complementos oficiales con los BOP para el evento específico (KNAF)
- Complementos oficiales durante el evento (CC.DD.).

5.3 Condiciones de los circuitos

Todo coste por daños en propiedades del circuito, causada por el concursante, piloto o cualquier miembro del equipo será cargado al concursante. P.e. daños en guardarraíles, vallas, boxes, etc.

6. Organización y oficiales

6.1 Comité organizador

El comité organizador será designado por el promotor (y publicado en el reglamento Particular)

-

6.2 Oficiales

El promotor nombrará los siguientes oficiales permanentes, que podrán disponer de asistentes. (serán publicados en el Reglamento Particular)

- Director de Competición:
- Director de Competición Adjunto
- Secretario/a del evento:
- Jefe Técnico:
- Director de Carrera:
- Director de Carrera Adjunto
- Resp. Cronometraje:

Otros oficiales: Véase el Reglamento Particular de cada evento.

7. Calendario y horarios

7.1 Calendario provisional de las 24H TCE SERIES 2017*

31 marzo — 1-2 abril 2017	Hankook 24H SILVERSTONE	Silverstone Grand Prix Circuit (Inglaterra)
21-22 abril 2017	Hankook 12H MAGNY-COURS	Circuit de Nevers Magny-Cours (Francia)
7-8 julio 2017	Hankook 12H/24H MISANO (por confirmar)	Misano World Circuit (Italia)
1-2-3 septiembre 2017	Hankook 24H BARCELONA	Circuit de Barcelona-Catalunya (España)
6-7-8 octubre 2017	Hankook 12H/24H EPILOG BRNO	Automotodrom Brno (República Checa)

* Sujeto a cambios, véase el artículo 5.1 de este capítulo. Podrá ver el calendario actualizado en www.TCESERIES.com

7.2 Horarios:

Véase el Reglamento Particular de cada evento.

8. Concursantes / Participantes / Pilotos / PRO / AM / Equipos / Jefes de Equipo 7

8.1 Participantes/concursantes

8.1 Participantes/concursantes

Toda persona física o jurídica que esté en posesión de una licencia internacional de participante/concursante o piloto. Los concursantes extranjeros deberán presentar la autorización de su respectiva ADN (véase art. 3.9.4 CDI 2016).

Según el Código Deportivo Internacional (art. 9.1.2 del CDI 2016) si un equipo no dispone una licencia de participante-concursante, el participante-concursante será el primer piloto que aparezca en la solicitud de inscripción y lista de inscritos.

Para fines de publicaciones y clasificaciones, el inscrito deberá indicar un nombre de equipo. Véase el artículo 38.6 de este capítulo: Definición de un Equipo y un nombre de Equipo

8.1.2 Concursante/Jefe de equipo

En toda solicitud de inscripción, el Concursante (inscrito) deberá designar a un Jefe de Equipo quien, en su ausencia, asumirá todos sus derechos y obligaciones.

El jefe de equipo de cada equipo deberá poder ser identificado mediante un pase de equipo/distintivo con su nombre. (Será proporcionado por el promotor)

El Concursante o el Jefe de Equipo deberá estar disponible durante todo el evento.

Entre otros, el Concursante o Jefe de Equipo tendrá las siguientes tareas:

- Realizar los pasos necesarios para las Verificaciones Administrativas y Técnicas.
- Firmar el acuse de recibo de comunicados y sanciones.
- Asistir al Briefing.
- El JEFE DE EQUIPO es responsable de comprobar y verificar que todos los pilotos han pasado la verificación técnica de todo su equipamiento en un evento previo y que disponen y utilizan todo el equipamiento obligatorio, tal y como se establece en el reglamento; véase también el artículo 14.3. de este capítulo.
- La verificación del equipo, haciendo constar que los pilotos se han sometido a una comprobación completa de la vestimenta, incluyendo cascos y sistema de retención frontal de la cabeza (HANS) deberá estar registrada/verificada en la tarjeta de control. Las verificaciones administrativas son responsabilidad del JEFE DE EQUIPO;

8.1.3 Cambio de pilotos (durante el evento)

8.1.3.1 Se podrán realizar cambios de pilotos hasta el inicio de los entrenamientos calificativos y deberán ser presentados por escrito en la secretaría del evento. Cada cambio solicitado deberá ir acompañado de los derechos (de cambio) correspondientes.

8.1.3.2 Un cambio de piloto durante o después de los entrenamientos calificativos debido a circunstancias especiales deberá ser solicitado al Director de Competición por escrito. A discreción del Director de Competición, éste podrá proponer que el cambio de piloto sea aprobado por los CC.DD. Cada cambio solicitado deberá ir acompañado de los derechos (de cambio) correspondientes.

8.2 Número de pilotos por equipo

Cada equipo de un coche deberá constar de un **mínimo de 2** y un **máximo de 5** pilotos.

8.3 Número máximo de pilotos profesionales y número mínimo de pilotos amateurs por equipo

En relación con la introducción: Las 24H TCE SERIES quieren ofrecer una plataforma para pilotos amateurs (AM). Para mantener este objetivo, se establecen las siguientes limitaciones para pilotos profesionales (PRO).

8.3.1 Para todas las clases:

Composición del equipo:

- un máximo de 2 (dos) pilotos profesionales
- un mínimo de 1 (un) piloto aficionado
- a parte de estos requisitos, el número de pilotos semi-profesionales es libre

En relación con este objetivo, el promotor se reserva el derecho de modificar estos criterios a su discreción.

El promotor determinará si un piloto es profesional (PRO), semi-profesional (SEMI-PRO) o aficionado (AM) (la lista de categorías de pilotos FIA sirve de guía).

- PRO: cumple con los requisitos del nivel FIA Gold o FIA Platinum
- SEMI-PRO: cumple con los requisitos del nivel FIA Silver
- AM: cumple con los requisitos del nivel FIA Bronze o no figura en la lista FIA

El promotor decidirá sobre la posibilidad de conceder eventuales exenciones.

8.4 Pilotos autorizados

Pilotos autorizados

La edad mínima para pilotos es de 16 años.

Los eventos estarán abiertos a cualquier piloto (edad mínima 18 años) que disponga de una licencia internacional vigente y válida (mínimo grado D).

Los eventos estarán abiertos a cualquier piloto (edad mínima 16 años) que disponga de una licencia internacional vigente y válida (mínimo grado C).

Una licencia nacional (UE) NO es válida.

Todos los concursantes deberán presentar la autorización de su respectiva ADN (según el art. 3.9 CDI 2016).

Rogamos tener en cuenta que algunas ADNs mencionan esta autorización en la licencia internacional.

Si la licencia original y la autorización de la ADN están redactadas en una lengua extranjera, haciendo que su verificación sea imposible, el concursante/piloto deberá presentar una copia compulsada en inglés o en alemán.

8.4.1 Pilotos con discapacidades

Pilotos con discapacidades también son bienvenidos a las carreras.

Con el fin de asegurar que los comisarios técnicos y los equipos de rescate estén informados adecuadamente, se solicita explícitamente a los pilotos con discapacidades y a sus equipos a informar al promotor con anterioridad al evento.

8.5 Examen médico de los pilotos

El Director de Competición o los Comisarios Deportivos podrán solicitar que un piloto se someta a un examen médico realizado por el Jefe Médico. En caso de un resultado médico desfavorable, pueden denegar al piloto afectado la participación en los entrenamientos y/o la carrera.

9. Inscripciones

9.1 Inscripciones

9.1.1

La fecha de apertura y cierre de inscripciones para la temporada completa y para cada carrera será publicada en el Reglamento Particular de cada evento.

Las solicitudes de inscripción deben presentarse utilizando para ello los formularios oficiales de inscripción. El formulario de inscripción, incluyendo sus anexos, debe rellenarse debidamente para que sean aceptados. Deberán completarse todas las declaraciones requeridas, en particular la relacionada con las modificaciones técnicas realizadas en el coche de carreras.

9.1.2 Toda inscripción para la cual no se hayan abonado los derechos y cualesquiera otras tasas (p.e. espacio de asistencia adicional) antes de la fecha de cierre de inscripciones, no será aceptada.

9.1.3 Los concursantes son responsables de presentar una prueba del pago.

9.1.4 El promotor se reserva el derecho de denegar una inscripción indicando los motivos correspondientes.

9.1.5

Inscripciones hechas por teléfono no son válidas y no se pueden aceptar. Sólo se aceptarán inscripciones realizadas por escrito.

9.1.6

Todas las inscripciones deberán ir firmadas por el concursante (Jefe de equipo) y por todos los pilotos. Si un piloto es sustituido por otro, el concursante es responsable de que el nuevo piloto firme el formulario de inscripción antes de las verificaciones administrativas y de vestimenta o que el piloto haya declarado por escrito que acepta la totalidad de las prescripciones del Reglamento (art. 5.2 de este capítulo) y de la renuncia de responsabilidades.

9.1.7

El cambio de clase o grupo de un inscrito después de la fecha de cierre de inscripciones sólo es posible por el Comité Organizativo, que propondrá el cambio a los CC.DD. para su evaluación y aprobación.

9.2 Confirmación de la inscripción

Todas las inscripciones aceptadas serán confirmadas por escrito (confirmación de la inscripción). Con la confirmación de la inscripción, el concursante y el promotor han firmado un contrato. Este contrato obliga al concursante a participar en la competición en las condiciones publicadas en el Reglamento. La no participación en el evento sin comunicar el motivo será informada a la respectiva ADN.

10. Derechos de inscripción, costes y tasas adicionales

10.1 Derechos de inscripción individuales reducidos por los patrocinadores del promotor

10.1.1

El promotor ha firmado contratos con patrocinadores y/o proveedores de neumáticos, quienes contribuyen con los derechos de inscripción de los participantes, si se les concede espacio de publicidad en el coche de competición. Véase el artículo 13 de este capítulo para información adicional sobre la publicidad obligatoria.

10.2 Costes y tasas adicionales

10.2.1

Cualquier modificación en el formulario de inscripción relacionado con el coche y/o el equipo anunciado (incluyendo cambio de piloto) después de la fecha de cierre de inscripciones: Serán aplicados cargos administrativos, como se indica en el formulario de inscripción del evento específico.

10.2.2 Solicitud de inscripción para espacio en el paddock (p.e. para carpas de hospitality, motorhomes o vehículos de asistencia)

Solicitar las posibilidades y los precios por escrito y/o en el formulario de inscripción (de preferencia junto con el formulario de inscripción).

A pesar de disponer de una reserva anticipada por escrito, la asignación de espacios se hará por estricto orden de llegada, según el espacio disponible y exclusivamente con la aprobación del promotor. Los participantes no podrán reclamar ningún espacio adicional ni la admisión de vehículos de asistencia con dimensiones excesivas.

En el artículo 20 de este capítulo - Organización del Paddock - se encuentran especificaciones adicionales sobre este tema.

10.3 Derechos de inscripción, costes y tasas adicionales - Pago

10.3.1

Los derechos de inscripción y los costes y tasas adicionales deberán transferirse en € (euros) a la siguiente cuenta:

Las transferencias bancarias deberán realizarse de la siguiente manera:

Creventic

Rabobank Land van Cuijk en Maasduinen, The Netherlands

Cuenta: Número IBAN: NL82 RABO 0192 3133 98

Código swift: RABONL2UXXX

En los detalles del pago deberá mencionarse: "Nombre del Evento o País de la carrera y el NOMBRE DEL EQUIPO".

10.3.2 Derechos de inscripción, incompletos

Toda inscripción para la cual no se haya recibido el pago de los derechos de inscripción antes de la fecha de cierre de inscripciones o para la que no se hayan pagado la totalidad de los derechos incluyendo todos los costes y tasas adicionales se considerará inválida y será devuelta al remitente - véase también el artículo 9.1.2. de este capítulo.

10.3.3 Pagos durante el evento

Cualquier pago que deba realizarse in situ o cualquier cargo posterior deberá realizarse en efectivo. ¡No se aceptarán cheques!

Para todos los cargos que deban pagarse en efectivo se publicará un complemento oficial durante el evento que indicará el equivalente en moneda local.

10.4 Derechos de inscripción - Devolución

Los derechos de inscripción sólo serán devueltos en los siguientes dos casos:

- Denegación de la inscripción.
- Retirada justificada por una 'buena razón' (a discreción del promotor) antes de la fecha de cierre de inscripciones
— devolución del importe total de los derechos de inscripción pagados.

Si la inscripción es retirada después de la fecha de cierre de inscripciones no se podrá reclamar la devolución de los derechos de inscripción.

11. Lista de inscritos provisional

Todas las inscripciones aceptadas y aprobadas recibidas por el promotor junto con el pago del importe total de los derechos de inscripción se mostrarán a través de la lista de inscritos **provisional**.

12. Fecha de cierre de inscripciones

La fecha de cierre de inscripciones se indicará en el formulario de inscripción del evento específico y en el Reglamento Particular del evento.

13. Marketing, TV, publicidad obligatoria y merchandising

13.1 Publicidad / promoción

Creventic, como promotor, es el propietario de todos los derechos de publicidad, TV, Internet y merchandising y todos los demás derechos de propiedad intelectual relacionados con el evento.

El promotor se reserva el derecho de ceder determinados componentes de los derechos de marketing o los derechos de marketing exclusivos a un socio.

La promoción de cualquier tipo durante el evento (p.e. marca de neumáticos) sin la previa aprobación por escrito del promotor, está estrictamente prohibida.

La publicidad de alcohol u otra publicidad inapropiada (a discreción del promotor) está estrictamente prohibida.

Salvo que se indique explícitamente lo contrario en el reglamento particular o con aprobación por escrito del promotor.

13.2 Publicidad obligatoria

Descripción de a publicidad obligatoria que deberán llevar los coches de carrera:

- Paneles con el número de competición en las puertas delanteras y en el techo o capó, 56 cm x 56 cm, XXXXXX por debajo de los números de carrera, XXXXX por encima y XXXX al lado izquierdo de los números de carrera.
- Parte superior del parabrisas XXXXXX, hasta 20 cm de altura
- Parte superior de la ventana trasera XXXXXX, hasta 20 cm de altura
- Área de la placa delantera y trasera XXXXX, 40 x10 cm
- Guardabarros delanteros izquierdo y derecho XXXXX, 40 x15 cm
- Guardabarros traseros izquierdo y derecho XXXXX, 40 x 10 cm
- Cualquier otra publicidad publicada por separado, véase artículo 13.3 de este capítulo.

13.3

El incumplimiento de las instrucciones para la publicidad obligatoria podrá tener como consecuencia la no autorización a la salida y/o una penalización.

14. Verificaciones administrativas

14.1 Comprobaciones iniciales del evento

Antes del inicio de los entrenamientos, se comprobará la documentación de los coches de carrera y de los concursantes. El concursante es el único responsable de pasar las verificaciones administrativas y técnicas antes del inicio de los entrenamientos.

14.2

Las verificaciones administrativas se realizarán en la Administración de Carrera, en la que se deberán presentar los siguientes documentos:

- Licencias válidas y vigentes del concursante y de todos los pilotos.
- Los concursantes y todos los pilotos deberán presentar su pasaporte a la verificación
- Aprobación de la ADN para concursantes y pilotos extranjeros, si es aplicable

14.3 Vestimenta del piloto, cascos y sistema de retención frontal de la cabeza (HANS)

a) La vestimenta de los pilotos es un aspecto de seguridad importante en los eventos de Creventic. Se establece explícitamente que es responsabilidad del concursante y/o los pilotos el disponer de y utilizar el equipamiento obligatorio del piloto, tal y como se indica en este reglamento, durante todo el evento.

- b) Los pilotos y equipos que no estén inscritos para toda la temporada, es obligatorio pasar las verificaciones técnicas de toda la vestimenta y equipamiento, sin excepciones.
- c) Para los pilotos y equipos inscritos para toda la temporada, son de aplicación las siguientes reglas:
- El concursante/pilotos deberán someterse obligatoriamente a una verificación completa de la vestimenta durante el primer evento. Esto incluye el sistema de retención frontal de la cabeza (HANS) y el casco.
 - Después de pasar las verificaciones; el casco, el sistema de retención de cabeza frontal (HANS) será marcado con una pegatina especial. -
 - El JEFE DE EQUIPO es responsable de comprobar y verificar que todos los pilotos han pasado la verificación técnica de todo su equipamiento en un evento previo y que disponen y utilizan todo el equipamiento obligatorio, tal y como se establece en el reglamento; véase también el artículo 8.1.2 de este capítulo.
 - La verificación del equipo, haciendo constar que los pilotos se han sometido a una comprobación completa de la vestimenta, incluyendo cascos y sistema de retención frontal de la cabeza (HANS) deberá estar registrada/verificada en la tarjeta de control. Las verificaciones administrativas son responsabilidad del JEFE DE EQUIPO;
 - Todo piloto debe declara explícitamente - mediante firma - que dispone de y que llevará durante todo el evento el equipamiento adecuado y obligatorio para los pilotos.
- d) Todas las piezas que forman parte de la vestimenta podrán ser comprobados por los oficiales en cualquier momento durante el evento.
- e) El Director de Competición y el Organizador tienen el derecho de comprobar nuevamente todas las piezas de la vestimenta de cada piloto con el fin de determinar si cumplen con los requisitos indicados en el reglamento.
- f) Cualquier irregularidad en la verificación de la tarjeta de control puede ser penalizada a discreción del Director de Competición.
- g) La vestimenta del piloto es un aspecto de seguridad primario. Si un piloto no está llevando el equipamiento de piloto obligatorio será penalizado a discreción del Director de Competición.

14.4

En el Centro de BIENVENIDA / Administración de Carrera, cada equipo recibirá una tarjeta de control que deberá ser entregada en todos los puntos (como por ejemplo en las verificaciones administrativas, verificaciones técnicas, etc.), para el registro.

15. Verificaciones técnicas

Los vehículos deberá cumplir con sus respectivos documentos de homologación y las normas de seguridad esenciales establecidos por el reglamento durante el Evento. La presentación del vehículo a las verificaciones técnicas será considerada como una declaración implícita de la conformidad del vehículo.

- Cumplimiento con el Reglamento Deportivo aplicable al coche (Anexo J, Prescripciones FIA actuales)
- Todo el Reglamento Técnico de las 24H TCE SERIES powered by Hankook, sus Anexos y Complementos
- El coche no debe dañar la imagen del deporte del motor según el promotor.
- El coche no debe dañar la reputación del deporte del motor en relación con su presentación según el promotor.

15.1 Ubicación:

Las verificaciones técnicas se realizarán en el área/box de verificaciones técnicas. La ubicación exacta se indicará en el Reglamento Particular.

15.2 Vía de adhesivos

Delante de las verificaciones técnicas se instalará una “vía de adhesivos” donde se comprobará si los adhesivos obligatorios (publicidad y reflectantes) han sido colocados según las respectivas instrucciones.

15.3 Objetos necesarios para las verificaciones técnicas

Lista de objetos requeridos que deberán ser presentados/estar operativos durante las verificaciones técnicas

Salvo que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del evento específico.

Requisito	Obligatorio ?	Véase Reglamento Deportivo & Técnico	Observaciones
Números de competición	Sí	art. 4 Capítulo II	Proporcionado por Creventic
Publicidad obligatoria	Sí	art. 13	Proporcionado por Creventic

Paneles traseros iluminados (números de competición en puerta izquierda y derecha)	Sí	art. 3,8 Capítulo II	Puede ser comprado en Creventic
Transponder con la identificación del piloto	Sí	art. 4,6 Capítulo II	Puede ser comprado/alquilado en Creventic
Grabador de datos (Evo4/Evo5) sólo para la clase TCR	Sí	art. 4.10 Capítulo II	Puede ser comprado/alquilado en Memotec Más información en el formulario de inscripción
El certificado de la jaula antivuelco	Sí		Certificado de la jaula antivuelco válido (si es aplicable).
El certificado de seguridad de la FIA del tanque	Sí		Certificado de seguridad de la FIA del tanque (si es aplicable).
Documentación de homologación	Sí		Documentación de homologación (si es aplicable).

15.4 Vaciar el tanque antes de las verificaciones técnicas

Las siguientes reglas obligatorias son de aplicación para la presentación de los coches a las verificaciones técnicas iniciales

Coche con el tanque de combustible vacío* (menos de 2 litros). El incumplimiento de esta regla será informado al Director de Competición, quien impondrá una sanción a su discreción.

Para vaciar el tanque de combustible del coche, el coche deberá ser llevado al área de repostaje. Sólo está permitido vaciar el tanque de combustible y almacenar el combustible en bidones de acero de 20 litros (de propiedad del equipo) en el área de repostaje. Este combustible podrá ser reintroducido en el coche antes o durante las primeras sesiones de entrenamientos libres.

15.5

Todos los coches recibirán un adhesivo de verificaciones tras superar las verificaciones técnicas. Este adhesivo de verificaciones deberá colocarse en la parte inferior izquierda del parabrisas delantero. Los coches que no lleven el adhesivo de verificaciones no serán admitidos a los entrenamientos o a la carrera.

La autorización para participar en los entrenamientos libres, calificativos y la carrera sólo es de aplicación después de haber recibido la pegatina final. Esta pegatina se recibe después de completar todas las verificaciones administrativas y técnicas.

15.6

Todo coche que resulte gravemente dañado después de haber pasado las verificaciones técnicas deberá ser presentado nuevamente a los comisarios técnicos tras la reparación, para que éstos den su aprobación y el coche pueda continuar en los entrenamientos o la carrera. Los concursantes y pilotos son los únicos responsables de presentar el coche a su propia discreción.

15.7

El Director de Competición decidirá sobre una posible readmisión después de sufrir daños en un accidente.

15,8

Todo coche en el evento que presente un daño potencial deberá ser detenido para realizar reparaciones en el box. Si al coche se encuentra en pista, se le mostrará al piloto una 'bandera negra con disco color naranja' en la línea de salida/llegada según el Anexo H de la FIA 2.4.4.1.e. El coche no podrá volver a la carrera sin aprobación del Director de Competición.

15.9

El organizador se reserva el derecho de realizar comprobaciones técnicas en cualquier momento durante el evento, en particular en relación con el cumplimiento del coche de carreras con el Reglamento Técnico. Los equipos deberán prestar todo su apoyo (pase del coche o documentos equivalentes, hojas de datos, fechas, miembros competentes del equipo, mecánicos, herramientas, otro material necesario y útil, etc.) al organizador, para que estas comprobaciones se puedan realizar lo más rápido posible.

15.10

Altura de la carrocería (lugar de medición)

Para aquellos coches/clases que sea de aplicación, la altura de la carrocería será medida en un lugar designado (fijo) en el edificio de verificaciones técnicas.

El lugar designado está a disposición de todos los participantes para establecer su altura de referencia.

Todo incumplimiento de la altura de carrocería mínima tendrá como consecuencia la penalización descrita en el art. 40 de este capítulo.

15.11

Todo coche en el evento que presente un daño potencial deberá ser detenido para realizar reparaciones en el box. Si al coche se encuentra en pista, se le mostrará al piloto una 'bandera negra con disco color naranja' en la línea de salida/llegada según el Anexo H de la FIA 2.4.4.1.e. El coche no podrá volver a la carrera sin aprobación del Director de Competición.

16. Pesaje y pesos

16.1

Todos los coches serán pesados durante las verificaciones técnicas. El peso determinado para la clase será registrado y anotado en una tarjeta de control.

El pesaje se realizará con los equipos de pesaje disponibles y designados (equipo de pesaje del circuito o de Creventic). El peso medido (indicado) en la balanza es el peso de referencia aplicable para todo el evento. El equipo de pesaje designado (balanzas) está a disposición de todos los participantes para establecer su peso de referencia.

16.2

Los coches deberán cumplir con el peso mínimo en todo momento durante el evento. Al determinar el peso mínimo se considerará una tolerancia de 2 kg. El resultado del pesaje será decisión de un juez de hecho.

16.3

Los coches podrán ser pesados durante los entrenamientos, la clasificación y la carrera. Esto podrá realizarse de diferentes maneras, como por ejemplo de forma aleatoria, por clases o por parte de clases (p.e. los primeros X), primeros X de la general, etc. a discreción y/o solicitud del Director de Competición en consultación con el jefe técnico. Cualquier posible tiempo perdido y/o diferencias de tiempo perdido entre equipos, como resultado del pesaje no será compensado.

16.4

Todo incumplimiento del peso mínimo será comunicado al Director de Competición y será penalizado como se describe en el art. 40 de este capítulo.

17. Marcas de identificación de los coches y pases personales

17.1

Tras presentación de la confirmación original de la inscripción, todos los pases personales y de coches a los que el concursante tiene derecho le serán entregados en el Centro de Bienvenida tras confirmarlo mediante firma. El concursante es responsable de que los pilotos, mecánicos y otros miembros del equipo que lleguen con retraso reciban sus pases personales y de coche.

17.2

Se emitirán pases de coche para acceder al paddock. Estos pases deben colocarse en el interior del parabrisas delantero. El número de vehículos admitidos por equipo en forma de motocicletas/quads queda restringido a 2. Los pases de vehículo emitidos para este tipo de vehículos deberán fijarse en un lugar claramente visible de la motocicleta/quad. Se establecerá un área de aparcamiento para motocicletas/quads en el área del edificio de llegada/salida. Toda motocicleta/quad que no disponga del pase de vehículo correspondiente será retirado por el promotor. No se admitirán vehículos que no dispongan del pase adecuado. Vehículos de dos ruedas (motocicletas/quads) que no dispongan del pase adecuado podrán ser confiscados por el promotor hasta el final del evento.

17.3

Los concursantes de la carrera recibirán: (salvo que se indique algo distinto en el Reglamento Particular)

- 10 pases para miembros del equipo
- 5 pases para pilotos
- 1 pase para un camión en el paddock
- 1 pase para vehículo de apoyo/turismo en el paddock
- 3 pases para el parking de equipos (no para el paddock)

18. Coches autorizados y división en clases

18.1 Coches autorizados

18.1.1

Se admitirán vehículos que utilicen gasolina de 98 octanos sin plomo (EURO-SUPER) o DIESEL, así como coches eléctricos o híbridos.

A solicitud el promotor también se podrá admitir vehículos que utilicen combustibles alternativos, p.e. Biodiesel o bioetanol.

Sólo se admitirán coches cuyo modelo sea del año 1996 o posterior en los grupos FIA A, N, DIESEL y en los grupos "Especial 24 Horas", coches "Silueta" y "Coches excepcionales".

El promotor podrá admitir también coches de copa especiales. Cada copa especial tendrá su propia clase.

El promotor decidirá sobre la posibilidad de conceder eventuales exenciones.

18.1.2

Las Prescripciones Técnicas para los distintos grupos se especifican en:

- Capítulo II (Reglamento Técnico para todas las clases)
- y el Anexo 1 a 9 Reglamento Técnico para cada clase

- Coches DIESEL (motores diesel hasta 3000cc) (diesels por encima de 3000cc podrán ser aceptados en la clase SP3-GT4)
En cumplimiento con el Capítulo 1 del presente Reglamento
No será de aplicación el coeficiente de turbocompresión.
- Turismos de los Grupos de Homologación FIA A o N
En cumplimiento con el Anexo J del CDI, así como los Arts. 3.1, 7.3 y 14.1 del Anexo 1

- Grupo Turismos "Especial 24h"
En cumplimiento con el Anexo 1 del presente Reglamento

- Grupo Coches "Silueta" (motores diesel y de gasolina)
En cumplimiento con el Anexo 3 del presente Reglamento

- Grupo "Coches Excepcionales SP3-GT4" (gasolina o diesel)
En cumplimiento con el Anexo 10 del presente Reglamento.
Este grupo de coches excepcionales será regulado mediante el "tiempo de vuelta mínimo de referencia".

- Coches de Copa especiales.
En cumplimiento con el Anexo 1 del presente Reglamento o en cumplimiento con el reglamento específico de la copa-

18.2 División en clases

El promotor se reserva el derecho de añadir clases de carrera adicionales a su discreción.

18.2.1.

Los grupos especificados en el Artículo 18.1 de este capítulo están a su vez divididos en las siguientes clases de cubicaje: Si a juicio del promotor un determinado coche no pertenece a una clase, podrá cambiarlo a la clase más adecuada.

- Turismos de los Grupos A o N de la FIA
- Grupo Turismos "Especial 24h"
- Grupo Coches "Silueta"
- Grupo "Coches excepcionales"
- Grupo coches "Eléctricos & híbridos"

El reglamento técnico específico para cada clase se encuentra descrito en anexo separados, véase la siguiente tabla:

División en (cubicaje) clases:

Clase	Descripción	Reglamento Técnico Específico
D1	Turismos diesel: hasta 2000cc	Anexo 4
A2	Turismos de gasolina: hasta 2000cc & sobrealimentados hasta 1650cc Turismos, grupo N, grupo A y grupo Especial 24h	Anexo 5

A3	Turismos: 2000 hasta 3500cc & Sobrealimentados 1650 hasta 2000cc (excepto coches TCR) y Diesel 2000 hasta 3000cc Turismos, grupo N, grupo A y grupo Especial 24h	Anexo 6
CUP1	Turismos de gasolina: BMW M235i Racing Cup: 3000cc Twin Turbo	Anexo 7
TCR	Coches TCR (Turismos: Sobrealimentados (2015 y posteriores) (1600 – 2000cc básicamente según el reglamento TCR)	Anexo 8
SP3-GT4	Coches Especiales (sobre todo coches GT4 y coches que no se aceptan en ninguna otra clase) Regulados por la regla conocida como "tiempo de vuelta mínimo de referencia".	Anexo 9
VW Fun Cup	Coches Volkswagen Fun Cup (según las especificaciones de la Fun Cup)	Pendiente de publicación

La tabla en el Anexo 10 ofrece una vista detallada de los coches autorizados, las clases, así como la cilindrada, peso mínimo y capacidad máxima del tanque de combustible, así como, en caso de ser aplicable, los datos relativos al equilibrio de prestaciones. Y para algunas clases, los "tiempos de vuelta mínimos de referencia".

PARA TODAS LAS CLASES

18.2.2

Si el número de vehículos inscritos en una de las clases de las Divisiones 1 - 2 es inferior a 5 a la fecha de cierre de inscripciones, la clase correspondiente podrá ser fusionada con la siguiente categoría más alta de la misma división o con la clase más adecuada. A discreción del promotor, esto también se puede realizar para clases de Copa específicas. (p.e. A3 -> CUP1 o CUP1 -> A3).

La clase más alta seguirá existiendo aunque haya menos de 5 coches participantes.

El promotor podrá decidir mantener una clase con menos de 5 coches.

18.2.3

La división en clases final será publicada en la lista de inscritos final aprobada del evento.

19. Equipamiento de los pilotos

19.1

Los pilotos que tomen parte en el evento deberán llevar el equipamiento completo ignífugo (mono, sotocasco, guantes, ropa interior, calcetines y calzado), homologado según el Anexo L del CDI en vigor.

Nota al art. 1.4 (Anexo L Capítulo III) Equipamiento de los Pilotos / Peso máximo y sistemas de comunicación:

Este artículo se interpreta de la siguiente manera: no está permitido montar altavoces de radio (sí está permitido el uso de transductores de tipo tapón de oído) en ningún casco que no esté equipado originalmente con un altavoz de radio por el fabricante del casco. Es decir que está permitido el uso de un casco aprobado por la FIA con altavoces montados por el fabricante que aparezca en la lista de la FIA.

Es obligatorio el uso de un sistema de sujeción del brazo según la especificación SFI 3.3 si la ventana no está equipada con una red según el Artículo 253.11 del Anexo J del CDI en vigor.

19.2

El sistema de retención frontal de la cabeza (HANS) es obligatorio.

Rogamos asegurar que todos los componentes, incluyendo el casco, cumplan con el reglamento y con las listas técnicas de la FIA núm.: 25, 29, 33, 36 y 41.

20. Organización del Paddock

20.1

La asignación de espacios por parte del promotor es vinculante.

No existe derecho a la asignación de un área especial en el paddock. El acceso y la asignación de las áreas se realizarán según instrucciones de los oficiales, que deberán respetarse estrictamente.

20.2

En el paddock hay un determinado espacio disponible para cada equipo. Véase el Reglamento Particular.

Este espacio está incluido en los derechos de inscripción.

20.3

Si el espacio lo permite, los equipos podrán alquilar espacio adicional en el paddock (p.e. para un vehículo adicional, carpas, motorhomes o caravanas). Serán de aplicación los importes correspondientes para espacio adicional.

20.4

Todo almacenaje de material, vehículos (incluyendo motocicletas y quads), bicicletas, etc. en el área de las escapatorias está prohibido.

20.5

Todos los concursantes están obligados a respetar las normas internas del circuito durante todo el evento.

20.6

Todos los daños serán facturados a la persona o equipo causante.

20.7

Cualquier concursante que no respete las condiciones/prescripciones mencionadas en el art. 20 podrán ser penalizados por el Director de Competición o el Director de Carrera informará del incumplimiento a los CC.DD. para que emitan una penalización a su discreción.

Véase también CDI 9.15.1

21. Boxes, repostaje, paradas en boxes, servicios de carrera

21.1 Boxes y reglamento de boxes

Boxes

Sólo el promotor asignará los boxes.

Los boxes serán compartidos entre varios equipos/coches.

Si hay disponibilidad en el Circuito, existe la posibilidad de reservar la opción de utilizar un box de manera exclusiva.

Las solicitudes de equipos que deseen compartir un box deberán presentarse junto con el formulario de inscripción.

Reglamento de boxes

- a. No está permitido fumar o encender fuego abierto en los boxes, en el pit lane y en el techo del edificio de boxes.
- b. El pit lane está dividido en dos vías. La vía más cercana al pit wall/pista se denomina 'vía rápida' y la vía más cercana a los boxes es la 'vía interior' o 'vía de trabajo', y es la única zona en la que se puede realizar cualquier trabajo en un vehículo.
- c. El corredor (vía de seguridad) entre la vía rápida y la vía de trabajo sólo se podrá cruzar para entrar y salir de la vía de trabajo.
- d. Cuando el coche no se encuentra en el pit lane, todas las herramientas, recambios y elementos relacionados deben estar dentro del box y no en el área del pit lane.
- e. Un vehículo podrá acceder o permanecer en la vía rápida solamente si el piloto está sentado dentro del vehículo, detrás del volante en posición normal, incluso si el vehículo está siendo empujado.
- f. Los cambios de piloto sólo se podrán realizar en el box del equipo o en el área de trabajo del pit lane delante del box que le ha sido asignado al equipo.
- g. Los miembros del equipo deben permanecer dentro del box y no de forma innecesaria en el pit lane, cuando el coche no se encuentre en el pit lane.
- h. Todo cambio de piloto, parada en boxes, operación de repostaje y penalización (de tiempo) deberá ser gestionado por el equipo. Para ello, la organización proporcionará las TARJETAS DE CONTROL AMARILLAS. Es responsabilidad del jefe de equipo que los Carnets de Control Amarillos sean rellenos correctamente. Los Carnets de Control Amarillos deben colocarse de preferencia en la pared del box (en el lado de pit lane). De esta forma, el Director de Competición y/o oficiales podrán verificar fácilmente y en cualquier momento que la gestión de las paradas en boxes/repostaje es correcta.

21.2 Paradas en boxes

21.2.1

La asistencia y las reparaciones de los coches de carrera sólo podrán realizarse durante una parada en boxes. (Rogamos tener en cuenta que el art. 21.2.4 también es aplicable)

El repostaje en y al lado el box está absolutamente prohibido durante todo el evento.

Las paradas en boxes estándar deberán ser realizadas en la vía de trabajo (no dentro del box)

Sólo está permitido realizar trabajos de reparación largos dentro del pit box (a discreción del Director de Competición)

Una parada en boxes estándar se define como:

- cambio de piloto
- cambio de neumáticos
- comprobación y ajuste de la presión de neumáticos
- limpieza del parabrisas
- lectora/recopilación del grabador de datos

Los miembros del equipo sólo tienen permitido estar en el área de trabajo justo antes de que el coche entre por el pit lane. Después de la parada en boxes el equipo deberá evacuar y dejar limpia el área de trabajo en cuanto se haya finalizado el

trabajo. Todas las herramientas (excepto las botellas de aire) deberán permanecer en el box si el coche no está en pit lane. Esto se debe a que los demás equipos necesitan utilizar también el espacio del pit lane.

21.2.2

A excepción de coches turbocomprimidos*, los motores de todos los vehículos deberán detenerse durante una parada en boxes.

* Para TODOS los coches sobrealimentados (turbo gasolina y turbo diesel), que deseen mantener el motor en marcha durante una parada en boxes estándar (como se define arriba): son de aplicación las siguientes reglas:

- a. Deben estar claramente marcados con una pegatina que indique "TURBO" en el parabrisas delantero y trasero. (Esas pegatinas se colocarán cuando sea solicitado durante las verificaciones técnicas).
- b. Deben disponer de un miembro del equipo que sujete la piruleta delante del vehículo durante toda la parada en boxes.
- c. No está permitido realizar trabajos en el coche, salvo lo que se ha descrito para la parada en boxes estándar.
Para trabajos de mantenimiento adicionales, p.e. relleno de aceite de motor, cambio de pastillas de freno, etc. deberá apagarse el motor.
(en ambos casos será de aplicación la regla del art. 21.2.4 "Podrán trabajar simultáneamente en el vehículo un máximo de cuatro (4) personas equipados con un peto de equipo/mecánico". Es decir que también el miembro del equipo que quiera realizar la lectura/descarga de datos DEBERÁ llevar un peto de equipo/mecánico).
- d. Durante una parada en boxes, mientras el motor esté en marcha ninguna persona deberá encontrarse debajo del vehículo.

21.2.3

Si es necesario realizar trabajos de asistencia o reparación dentro del box, el coche de carreras NO deberá entrar en el box por sus propios medios. El coche debe detenerse delante de su box y ser empujado dentro del box por un máximo de 4 mecánicos/miembros de equipos, quienes deberán llevar el peto adecuado.

Cuando un coche de competición abandona el box después de una asistencia o una reparación, el coche deberá ser empujado hacia afuera del box por el miembro del equipo.

21.2.4

Podrán trabajar en o examinar simultáneamente el vehículo un máximo de cuatro (4) personas. Es decir que también el miembro del equipo que quiera realizar la lectura/descarga de datos DEBERÁ llevar un peto de equipo/mecánico. Estas personas llevarán en todo momento un peto con el número del equipo. (Estos petos de equipo/mecánico serán proporcionados por el promotor).

Podrá haber además una persona con una piruleta y un limpiador de parabrisas (estas dos personas no necesitan llevar el peto de equipo/mecánico).

Si un miembro del equipo quiere realizar la lectura/descarga de datos DEBERÁ llevar un chaleco de equipo/mecánico. El piloto que sale del coche tiene permitido ayudar al piloto que entra en el coche.

El hombre de la piruleta es el único que tiene permitido sujetar la piruleta y el responsable de limpiar el parabrisas sólo tiene permitido limpiar las ventanas y los faros.

Por motivos de seguridad no está permitido desabrocharse ni soltar los cinturones de seguridad o quitarse prendas del equipamiento de piloto mientras se está entrando en el pit lane. Sólo cuando el vehículo se haya detenido en el lugar que le ha sido asignado, el piloto podrá desabrocharse el arnés de seguridad y el equipo de protección.

21.2.5

Los miembros del equipo que accedan al pit lane y al muro de señalización deberán disponer de los pases adecuados.

21.2.6

No aplicar la configuración correcta del "Interruptor de ID de piloto#" durante una parada en boxes

El Interruptor de ID de piloto (transponder de ID del piloto) se describe en el Capítulo II art. 4.6 del Reglamento Deportivo y Técnico.

- El piloto debe cambiar el ID del piloto en el box del equipo, siempre ANTES de la salida del pit lane.
- Si un piloto está en la pista con el ID de piloto incorrecto, el equipo deberá:
 - hacer el cambio para corregir la configuración correcta del ID del piloto (1...5)
 - informar a la Secretaria del Evento sobre este piloto (1...5)
- Si estos dos requisitos se cumplen en un plazo de 20 minutos desde el inicio del relevo de este piloto no habrá penalización.
- Si estos dos requisitos se cumplen tras 20 minutos desde el inicio del relevo de este piloto se aplicará una penalización de 60 segundos.
- Si un equipo no lo ha comunicado por si mismo en un plazo de 20 minutos, el Director de Competición impondrá una penalización de 120 segundos.

21.2.7

Los trabajos de soldadura sólo se podrán realizar en el Paddock. Al realizar este tipo de actividades, deberá estar presente un asistente equipado con un extintor. En el caso de realizar lijaduras (chispas) rogamos tomar las medidas adecuadas para trabajar con seguridad.

21.2.8

Se podrán colocar sistemas neumáticos para el cambio de ruedas delante de los boxes, pero sólo a condición de que no obstruyan las puertas de los boxes ni a otros vehículos.

21.2.9

Señalización en boxes: Todas las aberturas en la reja que se encuentran por encima del pit wall deben dejarse libres. Los equipos deben poder dar señales a sus pilotos desde el muro. Está prohibido el uso de pancartas permanentes en el muro.

21.3 Combustible/repostaje

Combustible

Para participar en los entrenamientos oficiales, calificativos y carrera, es obligatorio utilizar el combustible proporcionado por el promotor.

Habrà una estación de servicio con surtidores de combustible comercial estándar con un mínimo de:

- 4 hasta 6 surtidores de gasolina (98 octanos) (dependiendo del número de coches y circunstancias del circuito)
- 1 hasta 2 surtidores de diesel (dependiendo del número de coches y circunstancias del circuito)

La ubicación de los surtidores será indicada en el Reglamento Particular. Es decir que los equipos NO necesitan (y no deberían) traer sus propios surtidores de repostaje.

Boca de repostaje

- Todos los vehículos deben estar capacitados para repostar directamente con una manguera de tipo comercial y en estaciones de servicio habituales.
- Por ello, la apertura para el repostaje en el tanque debe estar equipada para esta operación.
- El uso de cualquier adaptador o botellas de llenado (ATL) **Está estrictamente prohibido**. Sólo está permitido el uso de ventilación adicional durante el repostaje junto con una botella de ventilación.



Recomendación importante:

Rogamos asegurarse de que la boca de repostaje (boca, diseño, mangueras) sean capaces de repostar 60 litros por minuto fácilmente.

Por motivos de seguridad, el combustible parará de fluir automáticamente en cuanto exista una obstrucción y/o el combustible fluya contra el tubo de entrada o la manguera.

Para evitar cualquier retraso en el repostaje, recomendamos que el diseño de la boca de repostaje sea muy fluido. Es decir sin ángulos superiores a 20 grados.



Las reglas para el repostaje que se indican a continuación son aplicables para todos los eventos (salvo que se indique lo contrario en el reglamento particular correspondiente).

21.3.1

Son de aplicación las siguientes reglas generales para el repostaje:

- Un miembro del equipo deberá repostar el vehículo.
- En el área de repostaje, cualquier vehículo que desee repostar deberá estar atendido por, además del piloto, un **mínimo de una y máximo dos representantes responsables del equipo**. Este miembro del equipo podrá instruir al piloto y deberá empujar el coche fuera de la zona si el motor no se enciende y/o podrá llevar una botella de ventilación.
- **ESTOS MIEMBROS DEL EQUIPO DEBERÁN LLEVAR ROPA IGNÍFUGA (MONO, SOTOCASCO, GUANTES Y CALZADO CERRADO)**
- El primer coche en llegar será el primero que reposte y así sucesivamente. Un equipo o miembro del equipo no puede reservar ni mantener ocupado un surtidor.
- Se recomienda cubrir la parte superior del neumático trasero que se encuentra debajo de la boca de repostaje con una toalla húmeda o una cubierta para neumáticos.
- **Sólo está permitido repostar la cantidad máxima indicada en el Anexo 10** de este reglamento para cada clase específica en cada procedimiento de repostaje (durante una parada en boxes). Será responsabilidad del equipo controlar que la cantidad repostada no sea superior a la permitida. Para este fin, un miembro del equipo deberá estar atento a la cantidad repostada en la pantalla digital del surtidor.
- Cualquier infracción será penalizada.

21.3.2

La frecuencia de repostaje es libre.

Horario de "Repostaje autorizado": véase horario de apertura de la estación de repostaje específico del evento.

- El límite de velocidad en el área de repostaje es de 20 km/h.
- El piloto deberá permanecer dentro del vehículo con el cinturón de seguridad ABROCHADO.
- Las ventanas y puertas a ambos lados (izquierda y derecha) deberán estar cerradas.
- Está estrictamente prohibido cambiar de piloto.
- Salvo en el caso de coches turbo (con pegatina "Turbo") todos los motores deberán estar apagados.
- Todos los coches (turbos incluidos) deberán, de preferencia, apagar las luces.

No está permitido realizar trabajos de asistencia o reparación. (Ni siquiera limpiar los cristales).

Todas las instrucciones del personal y los oficiales del área de repostaje, así como de los oficiales de boxes y de extinción de incendios deberán respetarse estrictamente.

El repostaje delante o dentro del box del equipo está terminantemente prohibido.

A tener en cuenta: Para vaciar el tanque de combustible del coche, el coche deberá ser llevado al área de repostaje. Sólo está permitido vaciar el tanque de combustible y almacenar el combustible en bidones de acero de 20 litros (de propiedad del equipo) en el área de repostaje. Este combustible sólo podrá ser reintroducido en el coche antes o durante de las primeras sesiones de entrenamientos libres.

21.3.3

Después del repostaje: (Con el cinturón de seguridad y/o sujeción de brazo - si se utiliza - abrochados)

Si el vehículo no se pone en marcha después del repostaje, los representantes responsables del equipo deberán empujar el vehículo hacia la salida de emergencia de la zona de repostaje utilizando para ello la ruta más corta. Una vez que hayan abandonado la zona de repostaje, podrán ser ayudados por los mecánicos del equipo, que llevarán puesto un peto, para llegar hasta su box.

21.3.4

Cualquier modificación del combustible prescrito está prohibida. No está permitido añadir sustancias, ni retirarlas ni cambiar la concentración. Está prohibido mezclarlo con otro carburante. Salvo que haya sido permitido por el promotor.

Para motores diesel que participen con un filtro de partículas (NO obligatorio), está permitido el aditivo que se indica en la documentación de homologación del filtro de partículas utilizado.

La infracción de las prescripciones anteriores en relación con el repostaje de los coches de competición podrá ser penalizada a discreción del Director de Competición.

21.3.5 El reglamento de "repostaje" para coches eléctricos, si es aplicable, será publicado en el Reglamento Particular del evento específico.

22. Neumáticos y otras piezas

Introducción

Para las 24H TCE SERIES powered by Hankook, Hankook, como patrocinador del título, será el único y exclusivo proveedor de neumáticos para todos los eventos. (Salvo que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del evento específico).

Todos los equipos participantes están obligados a llevar neumáticos Hankook durante todo el evento (entrenamientos libres, calificativos y carrera).

Sólo se podrán utilizar neumáticos Hankook suministrados por Hankook en un evento e las 24H TCE SERIES (los neumáticos se pueden reconocer por una etiqueta/marca especial).

El tamaño es libre, el número de neumáticos no está restringido.

Creventic podrá conceder una exención a esta norma si Hankook no es capaz de suministrar neumáticos adecuados (a juicio de Creventic).

Ya que es muy raro que ocurra tal excepción, las condiciones aplicables a esta exención se establecerán en cada caso.

El promotor ha negociado precios atractivos para los neumáticos Hankook, exclusivos para los eventos de las 24H TCE SERIES.

Además, por el hecho de ser Hankook el proveedor de neumáticos exclusivo, es posible mantener los derechos de inscripción a un nivel lo más atractivo y económico posible. Además, Hankook prestará asistencia técnica a los participantes durante todo el evento.

Los precios de los neumáticos Hankook y los servicios se indican en www.TCESERIES.com.

Obligaciones LOGO HANKOOK

Coche:

Todos los equipos deberán colocar pegatinas HANKOOK (proporcionadas por la organización) en la 4 esquinas del coche.

Cualquier logo, impresión o pegatina de otra marca de neumáticos están prohibidos.

Equipamiento de los pilotos:

Será obligatorio colocar un aplique de HANKOOK (proporcionado por la organización) en la zona alta del pecho del mono de carreras del piloto.

Cualquier logotipo, impresión o apliques de cualquier otra marca de neumáticos en el equipamiento del piloto están prohibidos.



También deberá colocarse en la parte superior del pecho del mono de carrera del piloto un aplique de las 24H TCE SERIES (proporcionado por la organización).



Hankook Tire suministrará los neumáticos a través de su proveedor de servicios:

C&R Motorsport

Persona de contacto Christoph Stoll

Tel. +49 244 791 1093

Móvil: +49 175 2420 792

Fax: +49 2447 911 095

E-mail: info@crmotorsport.de

22.1

Está absolutamente prohibido realizar cualquier modificación mecánica o química o tratamiento de calor, como por ejemplo cortes, la aplicación de disolventes u otros productos sea en neumáticos para condiciones secas o húmedas.

22.2

Está prohibido utilizar y/o la mera presencia de calentadores de neumáticos o cualquier otro método para incrementar artificialmente la temperatura de los neumáticos durante todo el evento.

22.3

El Director de Competición será informado inmediatamente sobre cualquier anomalía detectada durante la comprobación de neumáticos y aplicará una penalización a su discreción.

22.4 Otras piezas

No existen restricciones sobre la marca/proveedor de otras piezas del coche. Sin embargo, para poder mantener los derechos de inscripción en un nivel asequible, el promotor se reserva el derecho de obligar a los concursantes a utilizar determinadas marcas y/o proveedores para partes de sus vehículos (p.e. pastillas de freno).

23. Publicaciones y comunicaciones

Todas las comunicaciones serán publicadas en el Tablón Oficial de Anuncios. Además se podrán solicitar copias de los resultados en el mostrador de Información para Pilotos.

24. Comunicación por radio en dos direcciones – Control de Carrera y Participantes

24.1 Solicitudes

LAS FRECUENCIAS ESTÁN SUJETAS A LA APROBACIÓN DE LAS AUTORIDADES LOCALES.

El uso de transmisores de radio está sujeto a la aprobación (la asignación de frecuencias) por parte de las autoridades locales.

Es responsabilidad del usuario (equipo) del equipo de radio, asegurarse de que dispone de la aprobación pertinente o autorización (p.e. asignación de frecuencia de corta duración).

Sólo en el caso de alguna interferencia inesperada (probable), como por ejemplo con control de carrera u otras organizaciones de seguridad, la organización podrá prohibir la comunicación por radio de los participantes.

25. Responsabilidades y renuncia de responsabilidades de los participantes

Responsabilidad:

Los participantes (concurantes, pilotos y propietarios del coche) participan en el evento a su propio riesgo. Son ellos quienes tienen la única responsabilidad legal, civil y criminal por cualquier daño personal o material causado por ellos o por el vehículo que están utilizando, siempre y cuando no se establezca una exclusión de responsabilidades a continuación del presente reglamento.

Renuncia de responsabilidad

Al presentar la solicitud de inscripción, todo concursante, piloto y propietario de coches acepta mantener indemne de todas y frente a cualquier acción legal, demanda y reclamaciones derivadas de y en relación con los participantes del evento a las siguientes personas:

- La ADN anfitriona, las organizaciones miembro, la FIA, sus Presidentes, órganos, directores, secretarios generales
- La KNAF
- Organizador y promotor Creventic B.V., DNRT Foundation y todos los demás organizadores y sus oficiales y miembros
- autoridades administrativas, servicios de carreras y cualquier otra persona involucrada en la organización del evento
- las autoridades responsables de la construcción de pistas, en la medida en que causen daños por la condición de las pistas utilizadas durante el evento y
- los agentes, trabajadores de todas las personas y cargos antes mencionados a excepción de daños personales (vida, físicos o de salud) derivados de un incumplimiento deliberado o negligente de las obligaciones — incluyendo un representante legal o agente del grupo de personas para la cual se ha declarado la renuncia de responsabilidades — y con la excepción de otros daños derivados del incumplimiento deliberado o negligente de las obligaciones - incluyendo un representante legal o agente del grupo de personas para la cual se ha declarado la renuncia de responsabilidades.

respecto a:

- los demás participantes (concurantes, piloto/s, copiloto/s) sus asistentes y los propietarios de los demás coches,
- el propio concursante, piloto/s, copiloto/s (acuerdos distintos entre piloto/s y copiloto/s tendrán prioridad) y propios asistentes que acepten mantener indemnes ante cualquier acción legal, demanda y reclamaciones derivadas de o en relación con el evento (entrenamientos libres, calificativos, warm-up, carrera), a excepción de daños personales (vida, físicos o de salud) derivados de un incumplimiento deliberado o negligente de las obligaciones — incluyendo un representante legal o agente del grupo de personas para la cual se ha declarado la renuncia de responsabilidades — y con la excepción de otros daños derivados del incumplimiento deliberado o negligente de las obligaciones - incluyendo un representante legal o agente del grupo de personas para la cual se ha declarado la renuncia de responsabilidades.
Esta renuncia de responsabilidades entrará en vigor para todas las personas involucradas en el momento en el que se envía la solicitud de inscripción.

La renuncia de responsabilidades se refiere a cualquier demanda, por el motivo que sea, en particular a demandas de responsabilidad derivadas de responsabilidades contractuales o no contractuales y a cualquier demanda derivada de acciones no autorizadas.

Las renunciaciones tácitas a responsabilidades no se verán afectadas por esta disposición sobre renuncia de responsabilidades.

Renuncia de responsabilidades del propietario del vehículo

- Si el concursante o el piloto no son propietarios del coche de carrera, deberán asegurarse de que la renuncia de responsabilidades impresa en el formulario de inscripción sea firmada por el propietario del coche.
- Si la mencionada declaración no ha sido firmada por el propietario del coche, el concursante y el piloto liberarán a todas las personas y cargos mencionados en el art. 25 "Renuncia de responsabilidades" de cualquier demanda del propietario del coche a excepción de daños personales (vida, físicos o de salud) derivados de un incumplimiento deliberado o negligente de las obligaciones — incluyendo un representante legal o agente del grupo de personas para la cual se ha declarado la renuncia de responsabilidades — y con la excepción de otros daños derivados del incumplimiento deliberado o negligente de las obligaciones - incluyendo un representante legal o agente del grupo de personas para la cual se ha declarado la renuncia de responsabilidades.

Respecto a demandas contra los demás participantes (concurstantes, pilotos) sus asistentes, propietarios de los otros coches, el concursante del propietario, el piloto del propietario (teniendo prioridad cualquier otro acuerdo entre propietario, concursante y pilotos) y sus propios asistentes, está renuncia se refiere a daños derivados en relación con el evento (entrenamientos libres, calificativos, warm-up, carrera). Respecto a demandas contra otras personas o cargos, esta renuncia se refiere a daños derivados en relación con el evento en su totalidad.

Las renunciaciones tácitas a responsabilidades no se verán afectadas por esta disposición sobre renuncia de responsabilidades.

Mediante la presentación de la solicitud de inscripción al promotor, este contrato entrará en vigor en relación con todas las personas involucradas.

26. Interpretación del reglamento

26.1

Sólo el Director de Competición podrá dar información vinculante sobre el evento o, en su ausencia, el Director Adjunto.

26.2

En el caso de cualquier disputa sobre la interpretación, será el Director de Competición, tras consultarlo con los Comisarios Deportivos, quien decidirá sobre la interpretación de este Reglamento Deportivo & Técnico, el Reglamento Particular y las Disposiciones Generales.

26.3

No se podrán presentar demandas por decisiones tomadas por el Director de Competición, el Director de Carrera, los Comisarios Deportivos y la jurisdicción.

26.4

El promotor se reserva el derecho de modificar o complementar el presente reglamento si lo considera necesario por motivos de seguridad, fuerza mayor o por orden de las autoridades, o de cancelar el evento en caso de presentarse circunstancias extraordinarias, sin ninguna obligación de indemnización, **antes** del inicio del Evento.

27. Código general de conducta de pilotaje

27.1 Código general de conducta de pilotaje

Todos los pilotos deberán respetar los requisitos detallados en las disposiciones del Anexo L (Capítulo IV) del Código Deportivo Internacional (CDI) en relación con el Código de Conducta en Circuitos. Estas prescripciones se complementan de la siguiente manera:

27.2 Comportamiento en pista

La carrera de resistencia es una carrera de grandes dimensiones que requiere de un comportamiento limpio entre todos los involucrados y sobre todo entre los pilotos durante las sesiones de entrenamientos y durante la carrera. A los pilotos de los coches más rápidos se les ruega tener consideración y ser justos con los coches más lentos. Básicamente, el piloto del coche más rápido es responsable de realizar un adelantamiento seguro.

Cualquier piloto que obstruya o ponga en peligro a otros participantes durante los entrenamientos o la carrera debido a su estilo de pilotaje o porque aparentemente no respeta los requisitos de la carrera (p.e. cansancio) podrá ser requerido para pasar un examen médico y/o impedido de tomar la salida a discreción del Director de Competición.

Cualquier posible ventaja a consecuencia de una situación que no esté clara podrá ser penalizada a discreción del Director de Competición.

27.3 Notificar al Director de Competición tras una colisión

Si un coche colisiona con otro durante los entrenamientos, la clasificación o la carrera, deberán informar al Director de Carrera sobre el accidente en un plazo de 120 minutos.

27.4

Si un piloto se ve obligado a detener su coche en el circuito, éste deberá ser retirado de la pista con la mayor precaución y lo más rápido posible por la vía más corta. Siga las instrucciones de los oficiales.

27.5

Está prohibido detenerse justo delante, dentro o después de una curva. También está prohibido mover el vehículo en sentido opuesto o transversal al sentido de la carrera, sea por el motivo que sea, salvo que sea por instrucciones de un oficial.

27.6

Si el circuito está bloqueado o los entrenamientos o la carrera se detienen, los pilotos están obligados a retirarse de la pista hacia el lado derecho o izquierdo para permitir que los coches de rescate tengan suficiente espacio para acceder al lugar del accidente.

27.7

Esta prohibido el uso de luces altas en el pit lane.

Durante la carrera NO está permitido utilizar faros con luz destellante de manera continua. Para indicar a un vehículo más lento que se desea adelantarle se podrán hacer destellos un máximo de 3 veces.

No está permitido tener ningún tipo de luz roja en la parte delantera del coche, a discreción de las verificaciones técnicas.

27.8

Esta prohibido, de forma general

- Llevar combustible adicional fuera del tanque instalado
- Llevar pasajeros en el coche durante los entrenamientos y la carrera
- detenerse en la pista sin verse obligado a hacerlo.

El incumplimiento de estas condiciones/prescripciones tendrá como consecuencia una penalización a discreción del Director de Competición.

27.9

Velocidad máxima permitida en el **pit lane: 40 km/h.**

La velocidad en el pit lane será comprobada.

Velocidad máxima permitida en el **área de pesaje: 20 km/h.**

Velocidad máxima permitida en el **área de repostaje: 20 km/h.**

Penalización por exceso de velocidad: véase artículo 40 de este capítulo - Procedimiento para penalizaciones de tiempo

28. Señalización mediante banderas

Los servicios de rescate y el control de carrera están organizados según las prescripciones del Anexo "H" del Código Deportivo Internacional de la FIA. Los pilotos deberán familiarizarse con estas disposiciones y respetar las señales y

las instrucciones que les sean dadas por los oficiales. Las señales mediante banderas no eximen a los pilotos de la obligación de evitar poner en peligro a otro piloto si percibe una situación de peligro.

Señales de bandera adicionales a las antes mencionadas: la BANDERA DE CÓDIGO 60 (morada) PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD es aplicable. La BANDERA DE CÓDIGO 60 (PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD) se describe en el artículo 29 de este capítulo.

Según el art. 2.10 del Anexo "H" (CDI) las banderas de señalización podrán ser sustituidas por paneles luminosos en la oscuridad.

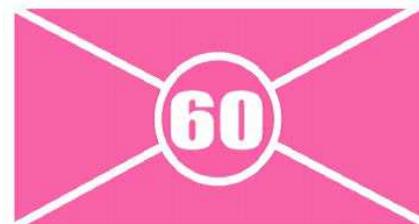
Los paneles luminosos y demás señales luminosas utilizadas durante la carrera deberán respetarse de la misma manera que las señales mediante banderas antes mencionadas.

29. Neutralización de la carrera mediante el procedimiento de seguridad de código 60 (bandera púrpura de código 60)

29.1

El Director de Competición:

En lugar de utilizar un safety car para asegurar las áreas de peligro de un accidente y por motivos de seguridad adicionales, el Director de Competición neutralizará la carrera mediante el procedimiento de CÓDIGO 60 (bandera de código 60).



29.2 Instrucciones para el procedimiento de seguridad Código 60

La idea detrás de este procedimiento de seguridad llamado Código 60 es ofrecer seguridad adicional en caso de accidente o situación insegura.

En todos los puestos de señalización se mostrará **SIMULTÁNEAMENTE** la bandera de código 60, indicando a todos los pilotos en pista que se activa el procedimiento de Código 60.

La principal ventaja del procedimiento de seguridad Código 60 es el hecho de que **TODOS** los coches reducirán la velocidad inmediatamente, la velocidad máxima será de 60 km/h y está terminantemente prohibido adelantar.

Esto significa que toda la pista queda asegurada inmediatamente y los oficiales y vehículos de rescate pueden realizar su importante labor de manera segura.

Ofrecer el máximo de seguridad es el único motivo de la existencia de este procedimiento de seguridad Código 60.

Aunque sólo tenga un valor secundario, de esta manera no se crea ninguna ventaja o desventaja para los pilotos, porque todos los coches circularán a (un máximo de) 60 km/h. La distancia entre coches seguirá siendo la misma). Mediante secciones de cronometraje intermedio en la pista, el servicio de cronometraje medirá automáticamente la velocidad de todos los coches. Los excesos de velocidad (ocasionalmente o de media) serán sancionados.

29.3

Cuando se de la orden de activar el procedimiento de Código 60, se mostrará en **TODOS** los puestos de señalización **SIMULTÁNEAMENTE** banderas de color púrpura con el **NÚMERO 60**.

En el momento en el que se desplieguen las banderas de Código 60, **TODOS** los pilotos deberán retirar el pie del acelerador inmediatamente.

Durante el procedimiento de **CÓDIGO 60** está prohibido conducir a una velocidad superior a 60 km/h.

29.4

Mientras que el procedimiento de seguridad Código 60 esté operativo,

- el pit lane estará abierto, de forma que los coches podrán acceder al pit lane y luego volver a la pista. Un coche que vuelva a la pista bajo estas condiciones, lo hará a una velocidad reducida (el límite de velocidad es de 60 km/h).
- está permitido cumplir penalizaciones de tiempo durante un código 60, pero la penalización será **duplicada**
- la estación de servicio estará abierta, pero la cantidad máxima de repostaje (litros) durante un código 60 es del 50% de la cantidad **MÁXIMA DE REPOSTAJE**. Serán de aplicación las siguientes reglas:

Será válido el momento de entrar a pit lane (bucle pit-in) y de entrar a pista (bucle pit-out) determinado por el cronometraje.

De esta manera, los equipos pueden tomar la decisión de hacer una parada en boxes durante el **CÓDIGO 60** (y repostar solo un **MAX** de 50%) por si mismos.

Es responsabilidad del equipo saber si su vehículo entra a pit lane durante el **CÓDIGO 60** y realiza el repostaje correctamente.

También es responsabilidad del equipo saber si el coche ha regresado a pista (bucle pit-out) y realiza el repostaje correctamente.

La eventual señalización adicional, p.e en los monitores de cronometraje es solamente un servicio.

Para el repostaje máximo del 50% en Código 60 son de aplicación las siguientes reglas:

Coche entrando en pit lane durante:	Coche saliendo de pit lane (entrando en pista) durante:	REPOSTAJE MÁX (% de repostaje MÁX)	Observaciones
VERDE	CÓDIGO 60	100%	Situación de carrera: El equipo sigue teniendo
VERDE	VERDE	100%	Situación de carrera normal
CÓDIGO 60	CÓDIGO 60	50% *	Regla de repostaje MAX 50 de CÓDIGO 60
CÓDIGO 60	VERDE < 3 minutos tras el final del Código 60	50% *	Esta regla se añade por los siguientes motivos: <ul style="list-style-type: none"> • Para minimizar la desventaja, si un equipo tiene que hacer una parada en boxes porque está con el tanque de combustible vacío y durante la parada finaliza el CÓDIGO 60. • Para minimizar la desventaja si un equipo tiene que hacer una para en boxes debido a un asunto importante (reparación larga).
	VERDE > 3 minutos tras el final del Código 60	100%	

* La cantidad de repostaje (litros) siempre es redondeada al siguiente litro completo.

29.5 Mal funcionamiento o bloqueo de la estación de servicio

Si la estación de servicio funciona incorrectamente, está bloqueada, o existe peligro o cualquier otro problema, el Director de Competición, a su propia discreción podrá activar el procedimiento de Código 60:

- con una cantidad máxima de repostaje de 20 litros. En tal caso, el cronometraje mostrará el siguiente mensaje en las pantallas de cronometraje:

FUELSTATION

MAL FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN DE SERVICIO: CODE60 MAX REFUELLING 20 litros

- O durante un tiempo limitado (p.e. 15 min):

**FUELSTATION MALFUNCTION:
MAL FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN DE SERVICIO: CODE60 FUEL STATION CLOSED
CÓDIGO 60 ESTACIÓN DE SERVICIO CERRADA**

29.6 Sanción:

Todo coche que exceda el límite de velocidad de 60 km/h podrá ser sancionado con una penalización de tiempo de por lo menos 10 segundos. El Director de Competición podrá incrementar esta penalización de tiempo con el doble de tiempo de la ventaja disponible si el coche está circulando demasiado rápido.

29.7 Cuando el Director de Competición da la orden de finalizar el procedimiento de CÓDIGO 60, se mostrará en TODOS los puestos de señalización SIMULTÁNEAMENTE banderas de color VERDE ondeadas. En el momento en el que se desplieguen las banderas VERDES, se reiniciará la carrera y estará permitido adelantar.

29.8 Las vueltas realizadas durante el procedimiento de CÓDIGO 60 se contabilizarán como vueltas de carrera. Si durante este procedimiento se llegara al final de carrera, la bandera a cuadros se utilizará de manera habitual para finalizarla.

30. Entrenamientos - Tiempo de conducción - Cambio de piloto - Clasificación

30.1

Los entrenamientos se realizarán según los horarios previstos.

Sólo aquellos coches que hayan superado las verificaciones técnicas y lleven el adhesivo adecuado tendrán permitido participar en las sesiones de entrenamiento.

TODOS los pilotos (cada uno de ellos) deberá realizar por lo menos 2 vueltas cronometradas en uno de los entrenamientos libres o en los calificativos (por ejemplo 1 vuelta cronometrada en los entrenamientos libres y 1 vuelta cronometrada en los calificativos. O por ejemplo sólo 2 vueltas cronometradas en un entrenamiento libre).

Y ADEMÁS cada piloto deberá realizar por lo menos 2 vueltas cronometradas en los entrenamientos nocturnos.

30.2

El tiempo máximo de conducción para cada piloto sin cambio de piloto es de 2 horas.

La penalización por exceder este tiempo máximo de conducción se indica en el art. 40 de este capítulo.

El tiempo de conducción es: Desde la primera salida del box hasta la última entrada, excluyendo el tiempo de parada en boxes y repostaje.

Así que el tiempo de conducción de un piloto es su tiempo real (de conducción) en la pista.

Con el inicio de la carrera;

Se inicia el tiempo de pilotaje de TODOS los pilotos, cuando (tras la(s) vuelta(s) de formación) se apagan las luces ROJAS. Este es el momento en el que empieza la cuenta atrás del tiempo de la carrera (p.e. 24H).

Con el final de la carrera;

El tiempo de conducción de un piloto finaliza cuando el piloto cruza la línea de salida (tomando la bandera a cuadros).

30.3

El **TIEMPO DE DESCANSO MÍNIMO** es el 50% del tiempo de conducción de un piloto.

El tiempo de descanso es: Desde la última entrada en el box hasta la primera salida del box.

30.4

Un piloto tiene permitido pilotar un **máximo de dos coches diferentes** durante el evento.

Sin embargo deberá respetarse el tiempo mínimo de descanso del 50% del tiempo de conducción del piloto entre el cambio de piloto a otro coche.

30.5

Los cambios de piloto sólo se podrán realizar en el box del equipo o en el área de trabajo del pit lane delante del box que le ha sido asignado al equipo. Véase también el art. 21.2.6 Interruptor de ID de piloto.

Un coche sólo podrá ser pilotado por el piloto inscrito debidamente para ese coche.

30.6

No tendrán permitido tomar la salida:

- Los participantes que no hayan cumplido con los mínimos requeridos para la clasificación (véase artículo 30.1 de este Reglamento).

En casos excepcionales justificados el Director de Competición podrá permitir la salida a pilotos (tras una solicitud por escrito) que no hayan logrado cumplir con los mínimos requeridos para la clasificación como consecuencia de circunstancias especiales.

El Director de Competición tomará la decisión final sobre la admisión.

31. Briefing de pilotos y jefes de equipo

31.1

Se realizará un briefing para todos los pilotos y jefes de equipos participantes en el evento de resistencia. La ubicación final y la hora serán publicadas en el Reglamento Particular.

El briefing se realizará en inglés.

31.2

Todos los pilotos deberán asistir al briefing de pilotos.

Todos los jefes de equipo deberán asistir al briefing de jefes de equipo.

El briefing de pilotos y de jefes de equipo podrá ser combinado.

32. Parrilla de salida

32.1

Tras la sesión de entrenamientos calificativos, se publicará una lista aprobada por los Comisarios Deportivos, con el mejor tiempo marcado por cada coche.

El mejor tiempo de vuelta en los entrenamientos calificativos determinará el orden de salida.

En el caso de haber más de una sesión calificativa (ver horario-programa), se utilizará el mejor tiempo de todas las sesiones para establecer el orden.

La primera posición de salida (pole position) se encontrará en la primera línea de la parrilla en el lado correspondiente según la licencia de la pista.

(La pole position será descrita en el Reglamento Particular del evento específico).

La parrilla de salida constará de dos coches por línea, uno al lado del otro.

Los entrenamientos libres y nocturnos no cuentan para la clasificación.

32.2

El pit lane se cerrará 30 minutos antes de la salida de la carrera. (Salvo que se indique lo contrario en el Reglamento Particular)

Todo coche que no haya llegado a la parrilla de salida y no haya ocupado su puesto correspondiente en ella cuando el pit lane se haya cerrado, deberá tomar la salida de la carrera desde el pit lane después de que el último vehículo haya pasado por delante de la salida del pit lane y se encienda la luz verde.

Los puestos vacíos en la parrilla de salida no serán ocupados.

33. Salida

33.1 Modo de salida: Salida lanzada

33.2

Procedimiento de salida:

A los participantes se les mostrarán las siguientes pancartas una vez que la parrilla de salida esté completa:

- 5 minutos
- 3 minutos - ¡los miembros del equipo deben abandonar la parrilla! (aún está permitida la permanencia de un miembro del equipo por coche)
- 1 minuto - se deben encender los motores (todos los miembros de equipos deben abandonar la parrilla inmediatamente)
- 30 segundos

Los motores deberán encenderse al mostrarse la pancarta de un minuto. Cuando se muestre la bandera verde, los coches procederán a dar la vuelta de formación detrás del coche oficial y realizarán dos vueltas completas al circuito. Deberá mantenerse el orden de salida. No está permitido adelantar al coche oficial antes de que se de la señal de salida. Cualquier incumplimiento de estas condiciones/prescripciones tendrá como consecuencia una penalización a discreción del Director de Competición. El Director de Competición también podrá informar del incumplimiento a los CC.DD. para que impongan una penalización a su discreción.

33.3

El organizador tomará las medidas adecuadas para mantener la pista libre durante la vuelta de formación. Los participantes tienen prohibido reducir la velocidad a paso de peatón o detenerse en pista durante la vuelta de formación.

33.4

Se darán **DOS vueltas de formación** detrás del Coche Oficial.

Durante la primera vuelta detrás del Coche Oficial está permitido calentar neumáticos.

Durante la segunda vuelta detrás del Coche Oficial debe establecerse una formación de 2x2 limpia.

Durante esta segunda vuelta detrás del Coche Oficial está prohibido realizar maniobras de zigzag y la distancia respecto al coche precedente no debe ser superior a la correspondiente a 3 coches.

Al final de la segunda vuelta de formación y si el Director de Competición lo considera apropiado, dará instrucciones al Coche Oficial para retirarse de la pista.

Cuando el Coche Oficial se haya retirado, el coche en la pole position será el responsable de mantener la velocidad hasta llegar a la línea de salida (aprox. 60 km/h).

A partir de este momento se podrá dar la señal de salida. Los coches en la primera línea mantendrán la velocidad (de aprox. 60 km/h) hasta que la luz ROJA se haya APAGADO.

No está permitido adelantar hasta haber cruzado la línea de salida, siempre y cuando el semáforo ROJO se haya apagado.

Cuando el semáforo ROJO esté APAGADO y se haya cruzado la línea de salida, se podrá adelantar a los demás coches.

Salida nula:

El no mantener la posición de salida, quedarse atrás o acelerar antes de que el semáforo ROJO se APAGUE será sancionado con una penalización de tiempo.

Está prohibido adelantar a otro vehículo antes de cruzar la línea de salida/llegada y será penalizado. Ambas penalizaciones a discreción del Director de Competición.

33.5

Si aparece cualquier problema durante la salida, el semáforo ROJO y habrá luces amarillas parpadeando en la línea de salida/llegada.

El Director de Competición decidirá: CÓDIGO 60 o bandera ROJA. (véase art. 35 de este capítulo.)

Para fines de cronometraje, la salida oficial de la carrera será el inicio de la segunda vuelta de formación.

34. Salida de pista, reparaciones y asistencia externa

34.1

Los pilotos que abandonen la pista deberán reincorporarse a la carrera en el mismo lugar en el que abandonaron la pista siempre y cuando no implique un recorte.

Recortar tendrá como consecuencia una penalización a discreción del Director de Competición.

34.2

Cualquier reparación realizada durante los entrenamientos o la carrera no deberá realizarse en la pista. Sólo se podrá prestar asistencia en los boxes y en el paddock. La asistencia externa será penalizada a discreción del Director de Competición.

34.3

Todo coche abandonado en el circuito podrá volver al pit lane o paddock para ser reparado por orden del Director de Competición. La organización hará lo posible por traer los coches averiados de regreso al pit lane o al paddock. Rogamos tener en cuenta que esto es un servicio y que los participantes no podrán exigir que su coche se recupere antes del final de los entrenamientos o de la carrera.

Teniendo en cuenta la situación durante los entrenamientos o la carrera, el Director de Competición decidirá si los coches averiados serán llevados de vuelta al pit lane o al paddock.

34.4

En caso de sufrir un problema técnico, y por motivos de seguridad, los coches siempre deberán intentar detenerse en un lugar seguro, p.e. al lado de la pista o de una escapatoria.

34.5

Entrada al pit lane

a) La sección de la pista que da acceso al pit lane se denominará " entrada a pit lane".

b) Durante la competición el acceso al pit lane sólo está permitido a través de la entrada a pit lane.

c) Todo piloto que tenga intención de abandonar la pista para entrar a pit lane debe asegurarse de que es seguro hacerlo.

d) Excepto en casos de fuerza mayor (aceptados como tales por el Director de Competición) está terminantemente prohibido cruzar, en cualquier dirección, la línea que separa la entrada a pit lane de la pista.

e) Excepto en casos de fuerza mayor (aceptados como tales por el Director de Competición) al salir de pit lane, está terminantemente prohibido cruzar con cualquier parte del coche, la línea pintada en la pista en la salida de pit lane cuya intención es crear una separación entre los coches que salen de pit lane y los que se encuentran en la pista.

35. Detención de la carrera o entrenamientos (bandera roja)

El Director de Competición se reserva el derecho de interrumpir o detener la carrera o los entrenamientos.

Bandera roja durante la carrera

En tal caso, el Director de Competición mostrará una bandera roja en la línea de llegada y se encenderá el semáforo rojo. Al mismo tiempo se mostrarán banderas rojas en todos los puestos de señalización. Cuando se de la señal para que todos los coches se detengan, éstos deberán reducir inmediatamente la velocidad y seguir las instrucciones de los oficiales. Está estrictamente prohibido adelantar. El pit lane estará cerrado. El servicio de cronometraje mantendrá el reloj en marcha salvo que se indique lo contrario.

Todos los vehículos se colocarán en formación escalonada en la recta principal, delante de boxes. Toda reparación que se esté llevando a cabo en el pit lane/box deberá interrumpirse inmediatamente (por motivos de seguridad, cualquier vehículo que haya empezado a repostar en ese momento podrá acabar de hacerlo y luego detener todas las actividades). La salida de pit lane estará cerrada.

Bandera roja durante los entrenamientos

Todos los vehículos deberán volver a sus boxes (está permitido trabajar en los coches).

35.1 Reinicio

Para el reinicio de una carrera, las posiciones en la parrilla se decidirán en el orden en el que los concursantes se encontraban en la vuelta anterior a la bandera roja (no la posición de carrera). Los concursantes que se encontraban en el pit lane en el momento en el que se mostró la bandera roja tomarán la salida desde el pit lane tras el paso del último coche y cuando el semáforo esté verde.

36. Final de la carrera

36.1

La señal de final de carrera se dará al coche que lidere la carrera cuando complete la vuelta pasando por la línea de llegada tras la finalización del tiempo de carrera (es decir 12 o 24 horas).

36.2 Cualquier piloto que detenga su vehículo o reduzca notablemente la velocidad para esperar a la señal de final de carrera obstruyendo a otros participantes será sancionado con una penalización a discreción del Director de Competición.

36.3 Tras recibir la señal de final de carrera, deberá reducirse inmediatamente la velocidad. Todos los coches deberán llevarse inmediatamente al parque cerrado SIN detenerse y observando todas las instrucciones de los oficiales. El incumplimiento será sancionado con una penalización a discreción del Director de Competición.

36.4 El pit lane se cerrará una vez que se haya mostrado la bandera a cuadros.

36.5 Mientras se esté mostrando la bandera a cuadros en la línea de llegada NO esta permitido finalizar la carrera en el pit lane.

Los equipos que finalicen la carrera en el pit lane serán sancionados con una penalización de tiempo.

37. Parque Cerrado y verificaciones técnicas finales

37.1

El parque cerrado de final de carrera se encontrará en la recta principal, bajo condiciones de parque cerrado.

Todos los participantes deberán seguir las instrucciones especiales para llevar sus coches al parque cerrado donde permanecerán hasta que el Director de Competición ordene la apertura del parque.

37.2

Los primeros tres coches de la clasificación general tienen que entrar por pit lane para la ceremonia de podium. Estos tres coches accederán por el pit lane hacia el área del podium y no continuarán por la recta principal. Para esta área de podium será de aplicación el reglamento de parque cerrado.

37.3

En el caso de verificaciones técnicas finales externas, el participante afectado deberá correr con todos los costes.

37.4

Los pilotos deberán abandonar el área del parque cerrado inmediatamente.

37.5

NO habrá Parque Cerrado después de los entrenamientos calificativos

38. Clasificación, podium y campeonato

38.1

Una vez transcurrido el tiempo de carrera (p.e. 12 horas o 24 horas) se mostrará la bandera a cuadros, independientemente de las vueltas realizadas, a todos los coches en el momento en que crucen la línea de llegada tras el final de la carrera.

Los coches se clasificarán teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y si el número de vueltas es el mismo, el orden en el que cruzaron la línea de llegada. Para la clasificación sólo se tendrán en cuenta las vueltas que se hayan realizado con la propia potencia del motor.

38.2

Sólo aquellos coches que hayan cubierto un mínimo del 60% de vueltas del líder de su clase estarán clasificados. Esto es también aplicable para equipos que no hayan tomado la bandera a cuadros.

Habrará una clasificación por clases y una clasificación general.

38.3 Entrega de premios en el podio

La entrega de premios provisional para los primeros tres lugares de la clasificación general Y los tres primeros puestos en cada clase se realizará inmediatamente después de la carrera en el podio.

Véase art. 37.2 de este capítulo.

Todos los pilotos de los respectivos equipos deberán dirigirse a la zona de podio inmediatamente después de la carrera.

Los tres primeros de cada clase recibirán copas. Se entregará una copa a todos los pilotos de los equipos premiados.

La ceremonia es parte del evento. Los premios no serán enviados por correo.

Se agradecerá que todos los pilotos en el podio leven puesto el mono de carrera.

38.4 Puntuación, clasificación de PILOTOS y EQUIPOS

38.4.2 Campeonatos de las 24H TCE SERIES

Los títulos de Pilotos y Equipos de las 24H TCE SERIES serán concedidos a los pilotos y equipos que hayan alcanzado el mayor número de puntos, teniendo en cuenta los 3 mejores resultados.

Se establecen las clasificaciones para las 24H TCE SERIES:

Pilotos:

- Clasificación de pilotos por clase
- Clasificación general de pilotos
- Copa Femenina general
- Rookies general

Equipos:

- Clasificación de equipos por clase (y subclase)
- Clasificación general de equipos

38.4.4 Clases para campeonatos

Las siguientes clases puntúan para ambos campeonatos de las 24H TCE SERIES.

- Clase TCR
- Clase SP3-GT4
- Clase CUP1
- Clase A3
- Clase A2
- Clase D1
- Clase VW Fun Cup

38.5 Asignación de puntos

En cada carrera se asignarán puntos a los participantes (equipos y pilotos) según la distribución que se indica a continuación, de acuerdo con los resultados obtenidos en sus clases.

38.5.1 Carrera de 24 Horas

Número de coches en la clase	< 6	6 .. 10	> 10
Clasificación en la clase	Puntos 24h	Puntos 24h	Puntos 24h
1º de la clase	28	29	30
2º de la clase	22	26	28
3º de la clase	16	24	26
4º de la clase	10	21	24
5º de la clase	4	18	22
6º de la clase		15	20
7º de la clase		12	18
8º de la clase		9	16
9º de la clase		6	14
10º de la clase		3	12
11º de la clase			10
12º de la clase			8
13º de la clase			6
14º de la clase			4
15º de la clase			2

38.5.2 Carrera de 12 Horas

Número de coches en la clase	< 6	6 .. 10	> 10
Clasificación en la clase	Puntos 12h	Puntos 12h	Puntos 12h
1º de la clase	18	19	20
2º de la clase	15	17	19
3º de la clase	11	16	17
4º de la clase	7	14	16
5º de la clase	3	12	15
6º de la clase		10	13
7º de la clase		8	12
8º de la clase		6	11
9º de la clase		4	9
10º de la clase		2	8
11º de la clase			7
12º de la clase			5
13º de la clase			4
14º de la clase			3
15º de la clase			1

38.5.3 Multiplicador de la última prueba (1,5x)

El las 24H TCE SERIES, los puntos concedidos en la última prueba de la temporada serán multiplicados por un factor de 1,5.

Los puntos siempre se redondean al siguiente número superior redondo.

Ejemplo:

- 1) En la carrera final de la temporada (14H) un equipo acaba primero en su clase (en una clase con más de diez coches). Los puntos concedidos en el campeonato para esta carrera se multiplican por 1,5:
Puntos concedidos: $30 \times 1,5 = 45$ puntos
- 2) En la carrera final de la temporada (12H) un equipo acaba tercero en su clase (en una clase con más de diez coches). Los puntos concedidos en el campeonato para esta carrera se multiplican por 1,5:
Puntos concedidos: $17 \times 1,5 = 25,5 \rightarrow 26$ puntos

38.6 Definición de un Equipo y un nombre de Equipo

Un equipo se define como una combinación única de número de competición y nombre de equipo.

Así que para la clasificación por equipos, los puntos se asignarán a esta combinación única.

Este nombre de equipo puede ser distinto al del inscrito. (puede ser, p.e. el nombre de un patrocinador)

El nombre elegido debe ser indicado en el formulario de inscripción (o en un formulario especial establecido para este fin). El número de competición será asignado por el promotor y será el mismo durante toda la temporada. (El promotor puede decidir sobre la posibilidad de conceder eventuales exenciones).

Una vez inscrito, este nombre de equipo no podrá ser cambiado durante la temporada (El promotor podrá decidir sobre posibles excepciones). El promotor podrá rechazar nombres de equipo a su discreción.

Ya que los puntos son asignados al equipo, el concursante no necesariamente tiene que ser el mismo en cada evento.

Para fines de clasificación se mencionará el nombre del equipo en la lista de inscritos y en los resultados.

Un equipo será representado por el propietario del equipo o la persona de contacto del equipo.

Equipos con varias inscripciones (coches)

Un equipo con varias inscripciones (coches) con una sola licencia de concursante, podrá registrar varios nombres de equipo. O también puede inscribirse con el mismo nombre de equipo pero con distintos números de competición.

Así, en el caso de un equipo con varias inscripciones, cada inscripción tendrá una combinación única de número de competición y nombre de equipo.

Marca y modelo del coche

El coche inscrito por un equipo para cada evento es de libre elección (marca y modelo). Esto significa que para cada evento, un equipo tiene la libertad de inscribir un coche distinto. (Por ello, la clase aplicable puede ser diferente).

Así que la marca y el modelo del coche no están relacionados con el equipo.

Sin embargo, rogamos tener en cuenta que si se cambia de marca o modelo de coche en cada evento, puede tener las siguientes consecuencias para la clasificación:

- Si el coche nuevo es de la misma clase, no habrá consecuencias para la clasificación.
- Si el coche nuevo es de una clase distinta, los puntos serán asignados a esta clase (distinta)!

*Pilotos

Los pilotos que participen para un equipo en cada evento son libres.

38.7 CLASIFICACIÓN DE EQUIPOS POR CLASE

La clasificación de equipos por clase será el resultado de la suma de los puntos asignados a cada equipo en cada carrera en la clase específica.

38.7.1 CAMPEÓN POR EQUIPOS de la temporada por clase de las 24H TCE SERIES

El equipo con el mayor número de puntos en su **clase** será el EQUIPO GANADOR de la clase con el título: p.e..

- EQUIPO CAMPEÓN DE LAS 24H TCE SERIES CLASE TCR o
- EQUIPO CAMPEÓN DE LAS 24H TCE SERIES CLASE CUP1 o
- EQUIPO CAMPEÓN DE LAS 24H TCE SERIES CLASE SP3-GT4

38.8 CLASIFICACIÓN GENERAL DE EQUIPOS

La clasificación general de equipos será el resultado de la suma de los puntos por clase:

Así que, si un equipo ha participado en diferentes clases (en diferentes eventos), los puntos asignados serán sumados para la clasificación general de equipos.

38.8.1 CAMPEÓN POR EQUIPOS general de la temporada de las 24H TCE SERIES

El equipo con el mayor número de puntos de todas las clases, será el EQUIPO GANADOR, con el título:

- CAMPEÓN GENERAL POR EQUIPOS DE LAS 24H TCE SERIES

38.9 CLASIFICACIÓN DE PILOTOS POR CLASE

La clasificación de pilotos por clase será el resultado de la suma de los puntos asignados a cada piloto en cada carrera en la clase específica.

38.9.1 Ganadores de clase de la temporada de las 24H TCE SERIES

El piloto con el mayor número de puntos en su **clase** será el GANADOR de la clase con el título: p.e.

- CAMPEÓN DE LAS 24H TCE SERIES CLASE TCR o
- CAMPEÓN DE LAS 24H TCE SERIES CLASE CUP1 o
- CAMPEÓN DE LAS 24H TCE SERIES CLASE SP3-GT4

38.10 CLASIFICACIÓN GENERAL DE PILOTOS

La clasificación general de pilotos será el resultado de la suma de los puntos por clase:

Así que, si un piloto ha participado en diferentes clases (en diferentes eventos), los puntos asignados serán sumados para la clasificación general de pilotos.

Ganadores generales de la temporada

El piloto con el mayor número de puntos **en general** será el:

- CAMPEÓN GENERAL DE LAS 24H TCE SERIES

Nota: véase también el art. 38.15 regla para pilotos que conducen 2 coches.

38.11 CLASIFICACIÓN FEMENINA

Habrà una clasificación general para la Copa Femenina que será derivada de la clasificación general de pilotos.

La piloto con el mayor número de puntos **en general** será la:

- CAMPEONA DE LA COPA FEMENINA DE LAS 24H TCE SERIES

38.12 CLASIFICACIÓN DE ROOKIES

Habrà una clasificación general para ROOKIES que será derivada de la clasificación general de pilotos.

El ROOKIE con el mayor número de puntos **en general** será el:

- CAMPEÓN ROOKIE DE LAS 24H TCE SERIES

Definición de un ROOKIE

Se considera que un piloto es un ROOKIE cuando el o ella tiene menos de 24 años de edad durante el año 2017.

Es decir que si un piloto cumple los 25 años el lunes, 1 de enero de 2018, se trata de un ROOKIE.

Es decir que si un piloto cumple los 25 años el domingo, 31 de diciembre de 2017, NO se trata de un ROOKIE.

38.13 Reglas de puntuación detalladas

38.13.1 Condición para puntuar

Regla del 60% de vueltas

Sólo aquellos participantes (equipos y pilotos) que hayan logrado cubrir un mínimo de 60% de las vueltas del líder de la clase específica estarán clasificados y sólo estos equipos recibirán puntos. Véase art. 38,2 de este capítulo.

Tiempo mínimo de conducción

Además, un piloto sólo recibirá puntos, si ha pilotado por lo menos:

- 1 hora en una carrera de 12H
- 2 horas en una carrera de 24H

P.e. si un equipo se retira y un piloto aun no ha conducido el tiempo mínimo especificado, no recibirá puntos.

38.13.2 Pole position y mejor tiempo de vuelta

No habrá puntos adicionales para la pole position o para la mejor vuelta durante la carrera.

38.13.3 Empate

En caso de empate, las reglas para decidir entre pilotos/equipos que hayan alcanzado exactamente el mismo número de puntos serán las siguientes:

- Según el mayor número de victorias (en las 24H TCE SERIES)
- Según el mayor número de segundos puestos, terceros puestos, etc.
- Según el mayor número de victorias en carreras de 24H
- Según el mayor número de segundos puestos, terceros puestos, etc. en carreras de 24H

Si tras aplicar estas reglas siguen habiendo pilotos y/o equipos con la misma clasificación, todos estos pilotos y/o equipos tendrán la misma clasificación.

Así, por ejemplo, los pilotos que han participado juntos en el mismo equipo, en todas las carreras, automáticamente tendrán la misma clasificación.

Así que es posible que más de un piloto resulte campeón. Lo mismo es de aplicación para equipos, aunque poco probable, puede ocurrir que haya más de un equipo campeón.

38.13.4 Piloto que pilota 2 coches

Si un piloto conduce 2 coches, el coche que sea notificado durante las verificaciones administrativas al organizador hasta 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de entrenamientos es el que será tenido en cuenta para la clasificación (puntos) del piloto. Si no se notifica ningún coche, será tenido en cuenta el coche con el número de competición más bajo para la asignación de puntos.

Se podrá realizar un cambio del coche notificado después del plazo previsto con la aprobación del Director de Competición.

38.13.5 Resultado scratch: Número de carreras que puntúan para el campeonato de las 24H TCE SERIES

Los 3 mejores resultados (mayor número de puntos conseguidos) de las carreras restantes se tendrán en cuenta para el resultado al final del año.

Así que para la clasificación de equipos, se tendrán en cuenta los 3 mejores resultados (mayor número de puntos conseguidos).

Y para un piloto, contarán sus 3 mejores resultados (mayor número de puntos conseguidos).

38.13.6 Fusión de clases

Un equipo y un piloto recibirán los puntos de acuerdo con la posición en su clase.

Si a un equipo se le asigna otra clase debido a la fusión de clases (art. 18.2.2 de este capítulo) los puntos asignados al equipo y piloto serán añadidos a la clase inicial del equipo específico.

P.e. si un coche de la clase D1 es asignado a la clase A2 por el motivo indicado, y el equipo y los pilotos han obtenido 18 puntos estos 18 puntos serán añadidos a este equipo y a los pilotos en su clase inicial, es decir D1.

Si un equipo es asignado a otra clase (p.e. A2 -> A3) por cualquier otro motivo (p.e. demasiado rápido según el tiempo de vuelta mínimo de referencia) los puntos asignados serán añadidos a la clase asignada (en este ejemplo, la clase A3).

38.13.7 Publicación

La asignación de puntos por carrera y la clasificación general serán publicadas tras cada carrera en la página Web de las 24H TCE SERIES www.24HSERIES.com.

Cualquier comentario relacionado con la asignación de puntos en una carrera y/o clasificación general podrá ser presentada dentro de un plazo de 14 días después de la carrera.

La fecha límite para la presentación de objeciones es 14 días desde la finalización de la última carrera.

En el caso de aparecer situaciones no descritas o inesperadas o mal interpretadas en la asignación de puntos o clasificaciones, el promotor será quien tome la decisión final y/o el promotor podrá decidir sobre eventuales exenciones.

39. Penalizaciones

39.1.1

Las siguientes penalizaciones podrán ser impuestas por el Director de Competición.

- Cancelación de vueltas en los entrenamientos
- Cancelación de vueltas en la carrera
- Penalización de tiempo
- Penalización de vuelta
- Pérdida de posiciones en parrilla
- Pérdida de posiciones en la clasificación
- Cualquier otra penalización a discreción del Director de Competición.

39.1.2 Exclusión determinada por los CC.DD.

- Exclusión: estas penalizaciones sólo podrán ser impuestas por los CC.DD. y sólo si el Director de Competición lo ha propuesto a los CC.DD.

39.2 Señales de bandera o luminosas

La no observación de las señales de banderas o luminosas o el exceso de velocidad en pit lane o en el área de repostaje será sancionado con una penalización de tiempo.

Las penalizaciones de tiempo se describen en detalle en el artículo 40.

Básicamente, todas las penalizaciones serán aplicadas al número de competición, es decir no al piloto individual si no al equipo completo.

El Director de Competición puede hacer excepciones a esta regla (p.e. en relación con el comportamiento de conducción).

39.3

El Director de Competición podrá aplicar estas penalizaciones sin observar ningún procedimiento especial a parte de consultar con los Comisarios Deportivos. Forman parte de la autoridad del Director de Competición y serán comunicadas a través de la modificación de los resultados, mostrándolos en los monitores de TV y/o por escrito.

40. Penalizaciones de tiempo - Procedimiento y otras penalizaciones

Hay distintos motivos por los cuales se aplican penalizaciones de tiempo. Las siguientes son las razones más habituales por las que se aplican. Sin embargo, el Director de Competición tiene el poder de aplicar o eliminar penalizaciones de tiempo si así lo considera. Dependiendo de la situación y las circunstancias que aparezcan durante la carrera o los entrenamientos podrá aplicarse una penalización de tiempo distinta a las que se indican a continuación:

40.1 Penalizaciones de tiempo

Las penalizaciones de tiempo siempre deben ser cumplidas por el equipo en un plazo de 2 horas tras haberla recibido. Si un equipo no respeta el plazo de dos horas, la penalización de tiempo aplicada será duplicada.

*Aclaración de “Las penalizaciones de tiempo siempre deben ser cumplidas por el equipo en un plazo de 2 horas”
Durante el último periodo de la carrera y después de que el equipo haya realizado su última parada en boxes, todas las penalizaciones de tiempo que se le impongan (después de esta parada en boxes) serán procesadas** por el servicio de cronometraje del evento y no por el equipo.*

Las penalizaciones de tiempo siempre deben ser cumplidas por el equipo en un plazo de 2 horas tras haberla recibido. Si un equipo no respeta el plazo de dos horas, la penalización será duplicada.

40.1.1 Adelantar en situación de Código 60 (penalización de tiempo de 60 segundos),

40.1.2 Exceso de velocidad en el pit lane o el área de repostaje (penalización de tiempo de 2 s por km/h, la segunda penalización de tiempo es de 4 s por km/h, o 1 o 2 minutos)

40.1.3 Exceso de velocidad en situación de Código 60 (tiempo ganado en segundos x 2), el tiempo ganado es determinado por el Director de Competición.

40.1.4 Adelantar bajo bandera amarilla a discreción del Director de Competición.

40.1.5 No respetar los límites de la pista (más de 2 ruedas fuera del piano), 1era infracción, penalización de tiempo de 10seg, 2da infracción penalización de tiempo de 20sec, etc.

40.1.6 Recortar tendrá como consecuencia una penalización a discreción del Director de Competición..

40.1.7 Acabar la carrera en el pit lane (penalización de tiempo de 20 segundos).

40.1.8 En relación con el "tiempo de vuelta mínimo de referencia"aplicable, para las clases A2, A3, D1, SP3-GT4: cada infracción una penalización de tiempo de 30 segundos.

40.1.9 En relación con el art. 30.3: Cada vez que un equipo supere el tiempo máximo de conducción (tiempo de conducción de un piloto), se impondrá una penalización de tiempo de 30 segundos, a discreción del Director de Competición, por cada cinco (5) minutos más allá del tiempo máximo de conducción.

40.1.10 En relación con el art. 8.4: Cada vez que un equipo supere el tiempo máximo de conducción de los pilotos Pro, se podrá descontar una vuelta, a discreción del Director de Competición, del número total de vueltas del equipo, por cada diez (10) minutos más allá del tiempo máximo de conducción.

40.1.11 En relación con el art. 8.4: Cada vez que un equipo no cumpla con los requisitos del mínimo tiempo de conducción de las pilotos AM, se podrá descontar una vuelta, a discreción del Director de Competición, del número total de vueltas del equipo, por cada diez (30) minutos por debajo del tiempo máximo de conducción.

40.1.12 En el caso de desviaciones técnicas (pequeñas, como p.e. el peso del coche, la altura de la carrocería, etc.), con referencia al reglamento técnico, descrito en este reglamento, el Director de Competición podrá imponer una penalización de tiempo para esta infracción. Esta penalización de tiempo será por lo menos el doble de la ventaja que el equipo pueda haber obtenido. El tiempo ganado será determinado por el Director de Competición.

40.1.13 Todas las demás penalización serán aplicadas a discreción del Director de Competición.

40.2 Procedimiento

40.2.1 La infracción por la cual se imponga una penalización de tiempo estará basada en la observación de cualquiera de los oficiales y/o el servicio oficial de cronometraje, quienes lo notificarán al Director de Competición.

40.2.2 Desde Secretaría de Carrera se informará al equipo (por escrito o mediante publicación en los monitores de TV) sobre la infracción y la penalización de tiempo, y el jefe de equipo deberá firmar conforme ha recibido la notificación, de la cual se le entregará una copia para su propio uso.

40.2.3 Es obligación del equipo informar a la secretaría de carrera, notificando la recepción de la penalización, a qué hora será cumplida la penalización (generalmente inmediatamente después de una parada en boxes).

40.2.4 Un equipo que ha recibido una penalización de tiempo se detendrá en el área designada para las penalizaciones. El tiempo de penalización inicia en el momento en el que el vehículo se detiene completamente. Sólo tras completar la penalización de tiempo el vehículo podrá abandonar el área designada y continuar hacia su box para realizar una reparación, cambiar de piloto o repostar.

40.2.5 Las penalizaciones de tiempo incurridas durante la carrera se procesarán durante la primera parada en boxes después de que la/s penalización/es de tiempo hayan sido emitidas (en consecuencia no se trata de una penalización de Stop&Go).

40.2.6 El piloto del equipo que en ese momento está conduciendo el vehículo que ha recibido la penalización se detendrá en el lugar designado previamente en el pit lane y esperará ahí hasta cumplir la penalización de tiempo (durante este tiempo no está permitido trabajar en el coche, repostar o cambiar de piloto). El piloto deberá esperar en el vehículo con el cinturón abrochado, el casco puesto y la ropa de carrera puesta, ya que sigue siendo un piloto participando en el evento. El equipo está obligado a encargarse de que la penalización de tiempo se cumpla de manera correcta y en el lugar previsto. El Director de Competición solamente comprobará que la penalización de tiempo se haya cumplido.

40.2.7 El Director de Competición o uno de sus oficiales es el único responsable de controlar que la penalización de tiempo se haya cumplido. Esto se podrá realizar utilizando las imágenes de vídeo del circuito o de cualquier otra manera a su disposición.

40.2.8 Las penalizaciones de tiempo realizadas de manera incorrecta (en su totalidad o en parte) se considerarán como no cumplidas y la penalización deberá cumplirse nuevamente.

40.2.9 Durante el último periodo de la carrera y después de que el equipo haya realizado su última parada en boxes, todas las penalizaciones de tiempo que se le impongan (después de esta parada en boxes) serán procesadas por el servicio de cronometraje del evento y no por el equipo.

40.2.10 El lugar designado para que los equipos cumplan con sus penalizaciones de tiempo será indicado durante el briefing de pilotos.

40.2.11 Está permitido cumplir penalizaciones de tiempo durante un código 60, pero la penalización será duplicada.

40.2.12 No es necesario cumplir penalizaciones de 5 o menos segundos. En estos casos, esta penalización de tiempo (de 5 segundos o menos) se podrá añadir a otra penalización de tiempo y cumplir las dos juntas (¡Siempre se deberá informar antes a la Administración de la Carrera!). En caso contrario, las penalizaciones de tiempo de 5 segundos o menos serán añadidas al tiempo de carrera al final de la misma.

41. Reclamaciones y apelaciones

41.1 Las reclamaciones deben presentarse de acuerdo con lo establecido en el Código Deportivo Internacional de la FIA actual (Art. 13).

Bajo estricto respeto del límite de 30 minutos para presentar reclamaciones, todas las reclamaciones deberán presentarse por escrito y entregadas al Director de Competición o su asistente. Si esto no fuese posible, deberán entregarse a los Comisarios Deportivos, siempre acompañado de los derechos determinados por la ADN. (Véase más abajo). Estos 30 minutos empiezan desde el momento de la publicación de los resultados de clasificación provisionales firmados en el tablón oficial de anuncios.

41.2 Derechos de reclamación y apelaciones

- a. Derechos de reclamación
500 € en efectivo.
Sólo el concursante o su representante tienen el derecho de presentar una reclamación.
- b. El procedimiento de apelación se rige según las disposiciones del Artículo 15 del Código Deportivo Internacional.
- c. Cualquier coste de desmontaje que resulte de una reclamación o apelación deberá ser establecido de acuerdo con las prescripciones del Código Deportivo Internacional.
- d. Si el concursante desea apelar, los derechos ascienden a 1750 € que deberán abonarse a:

KNAF FEDERATIEBUREAU
IBAN: NL57INGB0665545967

College voor Autosport Rechtspraak KNAF
PO Box 357
2400 AJ Alphen a/d Rijn
Holanda

Y la apelación deberá enviarse a: Wille Donker L.L.C.
E-mail: lammeren@willedonker.nl
Y/o: e-mail: info@knaf.nl

Capítulo II

Reglamento técnico para todos los vehículos

Artículo 1. Reglamento general para todos los coches

Art. 1.1

El promotor se reserva el derecho de modificar el presente Reglamento de acuerdo con la ADN local o la ADN que lo aprueba.

Art. 1.2

Para ser admitidos, todos los vehículos deben cumplir con las prescripciones del Anexo 1 de este Reglamento. Todas las modificaciones realizadas en el vehículo deben especificarse en el formulario de inscripción. Cualquier modificación autorizada no podrá tener como consecuencia una modificación no autorizada y por lo tanto está estrictamente prohibida.

Art. 1.3

Sólo el organizador podrá decidir sobre la admisión de un vehículo antes del inicio del evento. La decisión tomada por el organizador es final. Durante el evento, la decisión será tomada por el Director de Competición tras consultarlo con los Comisarios Deportivos. Este punto es explícitamente y totalmente aceptado por los concursantes y pilotos en el momento de presentar su inscripción. En consecuencia, no es posible presentar ningún tipo de reclamación contra la clasificación de la admisión de un vehículo tras la decisión del organizador.

Art. 1.4

Cualquier vehículo que dañe la reputación del deporte del motor a través de su presentación podrá ser rechazado — y el promotor no estará obligado a reembolsar los derechos de inscripción ni otros costes o tasas.

Art. 1.5

Para todos los vehículos que no dispongan de un impreso de homologación se deberá crear un Impreso de Identidad del Vehículo. Este Impreso de Identidad, deberá rellenarse debidamente y presentarse junto con el formulario de inscripción. También deberá disponerse de catálogos de piezas de recambios y manuales de taller para estos vehículos. Toda prueba que pueda ser solicitada deberá ser puesta a disposición del concursante/piloto del vehículo.

(Un ejemplo de un Impreso de Identidad del Vehículo es el "DMSB Wagenpass").

Si no se dispone de un impreso de identidad del vehículo, el equipo deberá presentar la documentación requerida por los comisarios técnicos. P.e. información del fabricante e información técnica del coche.

Art. 1.6

En relación con las marcas/proveedores obligatorios de piezas de coche, véase el artículo 22.4 del reglamento deportivo.

Artículo 2 Limitación de ruidos

Art. 2.1 Limitación de ruidos

Art. 2.1.1

Como muestra de respeto hacia los vecinos del circuito, en favor de un mundo más “verde” y como muestra de respeto hacia la declaración “POR UNA CONDUCCIÓN + VERDE” de la FIA, se solicitará a los concursantes aceptar explícitamente, mediante la firma del formulario de inscripción, que el vehículo que han inscrito NO excederá los siguientes límites de ruido.

No se excederán los siguientes límites de ruido:

- Para todas las demás carreras, para todas las clases: **102 dB(A)** a 0,5m medido de acuerdo con el método de medición descrito más abajo.
(Salvo que se describa lo contrario en el Reglamento Particular.)

Son de aplicación las siguientes reglas adicionales (salvo que se especifique lo contrario en el reglamento particular)

Las mediciones se realizarán a 0,5 metros desde el extremo del tubo de escape con el micrófono a la altura de la salida del tubo y en un ángulo de 45 grados respecto a éste. Si el vehículo dispone de más de una salida de escape, la prueba se repetirá para cada salida y se utilizará la lectura más alta. En circunstancias en la que la salida de escape no es fácilmente accesible, la prueba podrá realizarse a 2 metros de la línea central del vehículo, con el micrófono a 1,2 metros por encima del suelo. Las mediciones deben realizarse al aire libre, sin que hayan objetos reflectores de gran tamaño (p.e. paredes) en un radio de 3,0 metros (en la prueba de 0,5 metros) o en un radio de 10,0 metros (en la prueba de 2,0 metros) alrededor.

Los ruidos de fondo deberán encontrarse a por lo menos 10 dB(A) por debajo del valor medido. Con distancias desde 2,0 a 8,0 metros es necesario que haya un radio de por lo menos 20,0 metros de espacio abierto y llano alrededor del vehículo. Siempre que sea posible, las mediciones deberán realizarse lo más cerca posible del vehículo, a las distancias definidas, para evitar los ruidos de fondo.

El ruido generado por el coche no deberá superar el nivel de ruidos prescrito a 3800 rpm, o a tres cuartos de las revoluciones máximas, si es menos.

Art. 2.1.2

Se podrán realizar comprobaciones durante todo el evento mediante las pruebas estáticas antes mencionadas.

Art. 2.1.3

Toda infracción del reglamento sobre la limitación de ruidos podrá ser penalizada de la siguiente manera:

*** Durante los entrenamientos:**

- **1ª infracción** – cancelación de los tiempos marcados hasta el momento en el que se detecta la infracción. El vehículo deberá modificarse de manera que cumpla con el reglamento de ruidos. Para ello se mostrará al piloto en la línea de llegada una bandera negra con un disco naranja junto con el número de competición en una pancarta a parte. En tal caso, el vehículo deberá entrar inmediatamente a boxes.

- **2ª infracción** – cancelación de todos los demás tiempos marcados en los entrenamientos. Se podrá denegar la reincorporación del vehículo a los entrenamientos y el Director de Competición podrá decidir no admitir al vehículo en la carrera debido a la infracción del reglamento de ruidos.

*** Durante la carrera:**

- **1ª infracción** - Se mostrará al piloto en la línea de llegada una bandera negra con un disco naranja junto con el número de competición en una pancarta a parte. El vehículo deberá entrar inmediatamente a boxes y deberán tomarse las medidas necesarias para que cumpla con el reglamento.

A continuación deberá presentarse a los comisarios técnicos.

El vehículo podrá reincorporarse a la carrera tras recibir confirmación por parte del Director de Competición.

- **Infracciones adicionales** – En caso de infracciones adicionales, el Director de Competición podrá denegar al equipo la reincorporación en la carrera. En tal caso, se mostrará al piloto en la línea de llegada una bandera negra junto con el número de competición en una pancarta a parte. El piloto deberá entrar inmediatamente a boxes y detener el vehículo.

Artículo 3 Reglamento técnico especial y reglamento de seguridad para todos los vehículos

Art. 3.1

Salvo que se describa explícitamente lo contrario, todos los vehículos deberán cumplir con el reglamento de seguridad que se especifica en el actual Artículo 253 del Anexo J del CDI actual.

El Reglamento de Seguridad adicional relativo a los vehículos eléctricos o híbridos que no se indica en el Anexo "J" será publicado en un documento a parte debido a la naturaleza especial de estos vehículos.

Art. 3.2

El uso de una red en la ventana del lado del piloto (red NASCAR) es obligatorio para todos los vehículos, y deberá estar montada según el reglamento de la FIA, art. 253 del Anexo J. Como alternativa se permite el uso de un sistema de sujeción del brazo según la especificación SFI 3.3. Es obligatorio el uso de una de las dos opciones. Véanse ejemplos de ambos a continuación.



Ejemplo de red de ventana (red NASCAR net)



Ejemplo de sujeción de brazo

Art. 3.3

Es obligatorio para todos los vehículos el uso de un arnés de seguridad de 5 o 6 puntos homologado por la FIA. (según la norma 8853/98)

Se recomienda el uso de un arnés de seguridad de 6 puntos.

Art. 3.4

Se recomienda proteger las ventanas laterales o de las puertas con una lámina de seguridad transparente (no tintada).

Art. 3.5

Es obligatorio el uso de un asiento de competición con soportes homologado por la FIA según el Artículo 245 del Anexo J en todos los vehículos.

Art. 3.6

Es obligatorio el uso de un cortacircuitos general según el Artículo 253.13 del Anexo J.

Art. 3.7

Este art. es de aplicación para todos los vehículos, incluyendo los de las clases TCR (excepto CUP1).

Se permite un máximo de 6 faros delanteros (unidades) para todos los vehículos.

Si un vehículo dispone (de serie) sólo 4 faros delanteros, está permitido montar dos faros (unidades) adicionales (externos).

Estos faros (unidades) también podrán ser unidades de LEDs. Una unidad de LEDs (hasta aprox. 20cm a discreción de los comisarios técnicos) se considera como un faro.

Para los fines de la integración de faros adicionales es de preferencia integrarlos en el PARACHOQUES DELANTERO. (Es decir que para este fin está permitido perforar agujeros en el parachoques delantero).

Por lo menos dos faros delanteros deberán estar funcionando y ser simétricos al eje del vehículo. Si este no es el caso y cualquier o todas las luces laterales y de freno dejaran de funcionar, el piloto deberá detenerse en su box y no será autorizado a volver a la pista hasta que las luces funcionen correctamente.

Art. 3.8

Los números de competición colocados en los laterales (puerta izquierda y derecha) de los vehículos deben estar iluminados de manera efectiva y suficiente.

Por este motivo es obligatorio el uso de paneles retroiluminados (sólo para los números de competición en la puerta izquierda y derecha).

El tamaño mínimo del área iluminada es de: 510 x 260 mm.

En caso de no disponer de este tipo de paneles, se podrán adquirir en la administración de carreras.

Rogamos hacer la solicitud en el formulario de inscripción.

Véase también el art. 4.7 (Capítulo II) Números de competición e iluminación obligatoria con paneles traseros.

Art. 3.9

Todos los vehículos deben estar equipados con un faro antiniebla trasero de color rojo homologado por la FIA o de serie (original).

(Lista Técnica de la FIA núm. 19).

De preferencia un faro antiniebla trasero de color rojo homologado por la FIA.

Art. 3.10

Se recomienda una protección especial para el tubo de escape (por ejemplo mediante chapas triangulares, correas de rebote, etc). Las prescripciones sobre ruidos especificadas en el Artículo 2.1 (Capítulo II) de este Reglamento deben ser respetadas en relación con el sistema de escape.

Art. 3.11

Los radiadores de agua y de aceite podrán protegerse contra daños mediante una red metálica de malla fina.

Art. 3.12

Las ventanas traseras o triangulares pueden estar parcialmente protegidas (sin embargo la visión hacia la parte trasera debe garantizarse).

Art. 3.13 Extintores**Art. 3.13.1**

Se recomienda el uso de un sistema de extinción de incendios homologado por la FIA para Turismos (con la fijación obligatoria de las botellas de extintor).

Para todos los demás coches:

- es obligatorio llevar un extintor manual de 2,4 kg según las prescripciones de lista técnica de la FIA núm. 6.
- o un extintor que cumpla con la homologación, si se trata del mínimo según el reglamento de la FIA.

Para extintores de incendio (sistemas y extintores manuales):

Se requieren tapones anti-torpedo de acuerdo con el art. 7.2 y 7.3 del Anexo J — art. 253

P.e. como en las siguientes imágenes:



Art. 3.14

Los comisarios técnicos deberán aprobar la fijación de cualquier cámara de vídeo al coche durante las verificaciones técnicas iniciales.

Art. 3.15

Es obligatorio disponer de estructura antivuelco. Debe cumplir con el artículo 253.8 del Anexo J 2002 o 2005 o posterior del CDI según la fecha de fabricación original del vehículo.

Art. 3.16

Boca de llenado con antirrebose de seguridad

Si la boca de llenado está ubicada dentro del compartimiento de equipaje, la boca no debe estar conectada a la tapa y debe disponer de acceso libre desde fuera sin necesidad de tener que abrir el maletero.

La boca deberá disponer de un collar lo suficientemente largo con una manguera o tubo de desbordamiento que deberá estar dirigido hacia fuera del maletero.

Véase imagen de ejemplo.



Artículo 4 Marcas de identificación de los coches (números de competición iluminados, transponder y grabador de datos)

Art. 4.1

Los números de competición y adhesivos de publicidad serán entregados en el Centro de Bienvenida y deberán ser colocados en el vehículo antes de las verificaciones técnicas siguiendo las instrucciones. Los comisarios técnicos sólo aceptarán vehículos que lleven los números de competición proporcionados por el promotor.

Art. 4.2

Deberán colocarse tres números de competición en cada coche: a ambos lados, en las puertas (estos tienen que ser iluminados según el art. 3.8) y en el techo o en el capó (de preferencia en el techo) a un ángulo de 45° a la derecha. Además deberá colocarse un número de competición pequeño en el lado superior de la ventana trasera y en el lado superior derecho del parabrisas delantero.

Los números de competición recibidos no deberán ser modificados (por ejemplo cortando los números).

Art. 4.3

Si resulta imposible colocar los paneles obligatorios con el número de competición y los números de carrera según las instrucciones debido a la construcción de las puertas, deberá acordarse una fijación alternativa con el promotor. Los paneles de los números de competición recibidos no deberán ser modificados o cortados sin la previa aprobación del promotor.

Art. 4.4

Si un número de competición se empieza a soltar o se suelta parcialmente y el vehículo no puede ser identificado por los responsables de cronometraje, el concursante será responsable de ello.

Art. 4.5

En la Oficina de Información para Pilotos habrá disponibles números y adhesivos de publicidad de recambio. Los números de competición y los adhesivos de publicidad son gratuitos.

Art. 4.6 TRANSPONDER con la identificación del piloto

Para mejorar las opciones de comunicación (p.e. para comentaristas), será obligatorio para todas las clases un transponder con la identificación del piloto (Drivers_ID):

Los transponders con 4 o 5 identificaciones de piloto válidos son:

- MYLAPS CAR DP-i transponder (antes TranX260 DP-i transponder)

Este transponder puede ser alquilado o comprado en la administración de carrera.

Tal y como se publica en el formulario de inscripción.

Indicador LED en el transponder

Los transponders con el identificador del piloto parpadearán indicando la posición en la que se encuentra el interruptor del identificador.

(p.e. 3 parpadeos significan el piloto nº 3)

Cuando a luz es continua, significa que la identificación del piloto no está funcionando (p.e. si el interruptor está apagado).

Cuando esta totalmente apagado es que el transponder no está funcionando.

En ambos casos deberá consultarse al personal de cronometraje.



Rogamos montar el transponder para la identificación del piloto siguiendo las instrucciones de cronometraje:

¿Dónde se monta el transponder?

El transponder deberá estar fijado con remaches o tornillos en el eje delantero del vehículo a una altura máxima de 80 cm respecto a la superficie de la pista y sin que haya ningún material metálico o fibra de carbono entre el transponder y la pista.

El mantenimiento, fijación y uso de los dispositivos de cronometraje son responsabilidad exclusiva del participante. El funcionamiento incorrecto implicará, durante los entrenamientos, una parada obligatoria en boxes para sustituirlo o repararlo.

Si un concursante no tuviese el tipo correcto de transponder, el servicio de cronometraje podrá poner uno a su disposición a cambio de un importe de alquiler y un depósito.

El importe del alquiler y el depósito para el transponder se indicarán en el formulario de inscripción.

El importe del alquiler y el depósito para el transponder deberán pagarse en metálico. El depósito será devuelto al concursante tras el meeting y después de que el servicio de cronometraje haya comprobado el correcto funcionamiento de éste. Si el transponder alquilado se pierde o no es devuelto, no existirá derecho de devolución del depósito.

Los transponders alquilados se entregarán durante las verificaciones administrativas y deberán devolverse 30 minutos después de la carrera.

Art. 4.7 Números de competición e iluminación obligatoria con paneles traseros.

Según el reglamento, uno de los números de competición debe fijarse en el techo.

A pesar de que es preferible la fijación en el techo, también está permitido fijar el número en el capó.

En ambos casos se debe fijar de acuerdo con las instrucciones (véase hoja sobre publicidad obligatoria).

Según el reglamento, el número de competición en las puerta derecha e izquierda, debe estar iluminado.

Por este motivo es obligatorio el uso de paneles retroiluminados (sólo para los números de competición en la puerta izquierda y derecha).

Los paneles se pueden adquirir del promotor (y serán enviados por correo o recogidos en la administración de carrera) tal y como se indica en la solicitud de inscripción.

Art. 4.8 Grabador de datos incluyendo sensor de presión de refuerzo

Como se describe en este reglamento, para algunas clases/coches es obligatorio el uso de un grabador de datos. El reglamento para este grabador de datos se describe en este artículo.

El registrador de datos de uso obligatorio es:

Clase	AIM datalogger	Observaciones
TCR	Evo 4 o Evo 5	
SP3 (sólo coches turbo)	Evo 4 o Evo 5	Todos los coches turbo de esta clase
Todas las demás clases	No requerido	*Véase nota

*Nota:

Además, el organizador, a su discreción, podrá obligar a equipos individuales, que vayan equipados con un grabador de datos.



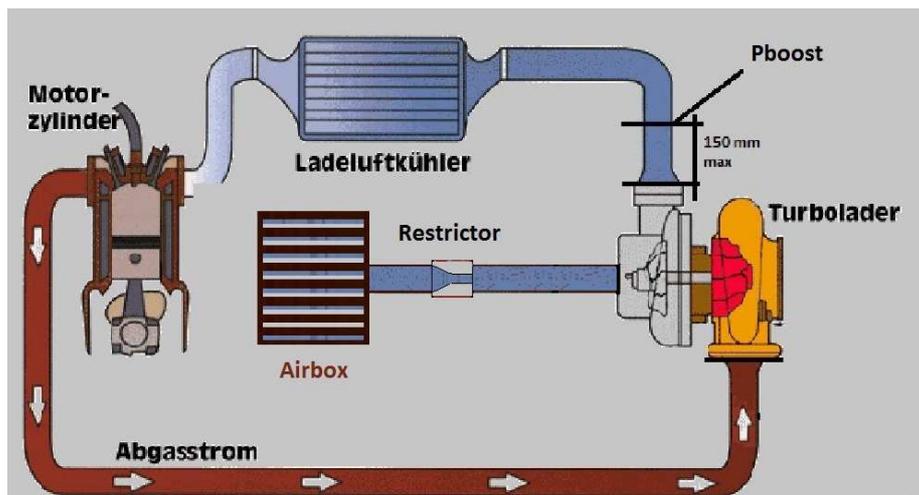
Para todos los equipos con grabador de datos obligatorio (con o sin turbo) es obligatoria la siguiente(s) presiones PBoost*:

- **1 (un) sensor de presión de impulso:**
Sensor de presión de aire (V26Z943 sensor de presión 0 - 3 bar absoluto),

Presión de refuerzo: Se obtiene mediante el sensor V26Z943 Rango de medición 3 bar abs., resolución 0,0007 bar. No debe ser montado directamente en el tubo sino conectado a un tubo y fijado al chasis (sin vibraciones ni calor).

Posición del sensor de presión de refuerzo

El sensor de presión de refuerzo debe estar ubicado como se indica en el siguiente dibujo (máx. 150mm detrás del turbo)



Instrucciones de montaje:

El sensor de presión de aire debe estar montado de acuerdo con las instrucciones de Memotec:

Stick de datos USB

Los equipos deben DEVOLVER el stick de datos USB a los comisarios técnicos de acuerdo con los horarios para la entrega de datos para las verificaciones técnicas.

El registrador debe instalarse y configurarse adecuadamente, siguiendo las instrucciones de instalación para ser aprobado por los comisarios técnicos. Básicamente, el registrador será conectado al bus CAN de la unidad de control del motor (ECU). Para la mayoría de los coches, esto cubre las señales de sensor abajo descritas.

Los mismos participantes son responsables de obtener el sistema de registro de datos, incluyendo los sistemas de sensores necesarios y deberán asegurarse de que el sistema funcione perfectamente.

Para información sobre la venta o alquiler del AIM-evo4/evo5, rogamos ponernos en contacto con:

Memotec

E-Mail: info@me-mo-tec.de
 Teléfono: +49 7260 920440
 Página Web: www.me-mo-tec.de

El organizador se reserva el derecho de extraer datos en cualquier momento durante el evento, por ejemplo durante cada parada en boxes de los entrenamientos calificativos y/o durante la carrera.

Cualquier irregularidad podrá resultar en una penalización.

Para asegurar el proceso de registro de datos, la antena del sistema de registro de datos deberá fijarse en el techo del vehículo.

El organizador deberá poder leer datos de los sistemas de adquisición en todo momento durante el evento.

El participante deberá asegurar el registro de los siguientes datos:

(Para la mayoría de coches, las señales de sensor descritas a continuación serán derivadas desde el bus CAN de la ECU).

- Velocidad del motor
- Velocidad del vehículo (señal GPS)
- Velocidad del vehículo (de la ECU)
- Posición de la válvula de estrangulación
- Presión del sistema de admisión
- Aceleración transversal (sensor interno)

El organizador se reserva el derecho de solicitar el registro de otros datos adicionales.

Durante el evento se distribuirán memorias de datos USB para coches seleccionados por el promotor.

Estas memorias de datos USB deberán ser conectadas al registrador de datos por los participantes.

El promotor podrá solicitar la entrega de un depósito para asegurar la devolución y el correspondiente cambio de las memorias de datos.

Artículo 5 Lastre: peso máximo permitido

Art. 5.1 Lastre

Art. 5.1.1

Si el peso del vehículo debe ser completado con lastre para cumplir con el peso mínimo indicado en el presente Reglamento, y el peso no se puede alcanzar mediante las respectivas modificaciones permitidas del o en el vehículo (p.e. puertas de acero, techo de acero, etc.), el lastre deberá colocarse dentro del vehículo de la siguiente manera:

- 1) La caja de lastre debe cumplir con la homologación
- 2) La caja de lastre debe ser como se describe a continuación:

Art. 5.1.2

Durante los entrenamientos y la carrera, el lastre debe ser colocado dentro del coche, en el lado del pasajero en un contenedor metálico con las siguientes dimensiones mínimas:

Superficie de la base: mínimo 1600 cm²

Altura: 50 mm

Grosor de pared: 2 mm

Art. 5.1.3

Este contenedor debe fijarse en el panel del suelo mediante soldadura. Debe cerrarse con una cubierta sólida y atornillada, y permitir la fijación de precintos. Los pesos dentro del contenedor deben asegurarse adicionalmente. Si la cubierta sirve para fijar pesos, debe ser adecuadamente sólida, disponer de por lo menos cuatro puntos de fijación para el cierre y permitir la fijación de precintos.

Art. 5.1.4

El contenedor, la cubierta y los pesos deben instalarse de tal manera que puedan resistir aceleraciones/deceleraciones de por lo menos 25 g sin sufrir ningún daño.

Art. 5.1.5

Es obligatorio que disponga de por lo menos cuatro tornillos de fijación con una calidad mínima de M 8 mm, 10.9. Si fuese necesario, el panel del suelo deberá equiparse con una placa de refuerzo.

Art. 5.1.6

El contenedor será precintado cada vez que se añada peso adicional. Los precintos deben estar colocados en todo momento durante el evento. Si faltara el precinto, se podrán cancelar todos los tiempos marcados en los entrenamientos por el equipo afectado o se podrán aplicar las penalizaciones indicadas en el Código Deportivo Internacional.

Art. 5.2 Peso máximo permitido

Art. 5.2.1

Si el máximo peso permitido del vehículo (véase documentación del vehículo) se encuentra por debajo del peso mínimo requerido para la respectiva división/grupo, el vehículo no podrá ser aceptado.

Art. 5.2.2

Esto significa que ningún vehículo en condiciones de carrera, es decir peso en vacío según la respectiva tabla más combustible más piloto (75 kg según la normativa CE) puede exceder el peso especificado para el respectivo vehículo como peso legal máximo permitido para la circulación.

Art. 5.2.3

El concursante deberá presentar pruebas mediante documentos del fabricante o importador general.

Artículo 5 Capacidad del tanque de combustible / cantidad de repostaje

Art. 6.1

Para información sobre la capacidad máxima del tanque de combustible y la cantidad máxima de repostaje, véase: Anexo 10 Coches autorizados y lista de clases (PARA TODAS LAS CLASES: CAPACIDAD DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE / CANTIDAD DE REPOSTAJE)

Artículo 7 Comunicación de datos desde y hacia el coche

Art. 7.1

Esta permitida la comunicación de datos (p.e. datos del motor, temperatura del aceite) desde el coche al box. Esta prohibida la comunicación de datos (p.e. cambio de ajustes del motor) desde el box hacia el coche.

Está permitida la comunicación por radio normal de dos vías con el piloto.

Anexo 1 del Reglamento Técnico

Reglamento Técnico para el grupo Especial 24h.

1. Vehículos autorizados

1.1

Sólo el promotor decidirá sobre la autorización de los vehículos.

En casos particulares, como vehículos que hayan sido fabricados en menor número de unidades, como por el ejemplo el Ferrari Maranello, el vehículo podrá ser

rechazado. Antes de invertir en la preparación de un vehículo de este tipo, el propietario del vehículo debería ponerse en contacto con el promotor en relación con la autorización del mismo.

Se podrán admitir vehículos con homologación nacional.

El promotor decidirá sobre la posibilidad de conceder eventuales exenciones.

1.2

Por motivos de seguridad, y por regla general, sólo se admitirán turismos y GT4 cerrados. Los vehículos deberán tener un motor de encendido por bujía o un motor rotativo (Wankel), motor diesel, accionamiento eléctrico o híbrido y el modelo debe ser del año 1995 o posterior (es decisivo el último año de fabricación del modelo del vehículo), rodar sobre 4 ruedas no alineadas y tener una altura de serie mínima de 1100 mm y máxima de 1600 mm. Además, la altura del vehículo en la versión de carreras en ningún caso deberá exceder la altura máxima de 1600 mm.

Básicamente no existe limitación de la cilindrada o del número de cilindros, sin embargo para ser autorizado, el vehículo debe adaptarse desde el punto de vista de las prestaciones. Como referencia, el límite superior está restringido a vehículos TCR.

El techo del vehículo debe ser una estructura sólida y cerrada.

Se podrán aceptar variantes de techo duro estándar.

Se podrán admitir vehículos con un marco de espacio tubular, véase Anexo 3 del Reglamento Técnico para el grupo de vehículos Silueta.

(Ejemplos de coches no aceptados: Caterham, Roadster, Radical, Ligier)

1.3

Todos los vehículos deberán tener guardabarros conectados de manera rígida a la carrocería. En consecuencia, están prohibidos guardabarros que ayuden a la dirección. Tanto el vehículo básico como el de carreras deberán tener una carrocería sólida entre las ruedas delanteras y traseras (protección de entrada).

1.4

No están permitidos vehículos con las ruedas descubiertas.

1.5

El vehículo estándar que representa la base para el vehículo de competición deberá estar cualificado para obtener el permiso de circulación en vías públicas

en Europa. En caso de duda, el concursante deberá presentar pruebas mediante un Certificado General (ABE) o un Certificado Individual (EBE) u otro certificado correspondiente.

Sólo se aceptarán matriculaciones normales o matrículas o certificados oficiales de las homologaciones para la circulación en las vías públicas que puedan ser obtenidas por cualquier persona.

1.6

Del vehículo de serie que sirve de base para el vehículo de carreras deben haberse construido por lo menos 4 unidades idénticas. El participante deberá presentar pruebas de ello.

1.7

Fabricantes de coches serán aceptados como fabricantes si han sido admitidos y están registrados en la Agencia Alemana

de Registro de Automóviles ("KBA"). Para la interpretación del presente Reglamento con el fin de ser aceptado como fabricante, tienen que haberse fabricado un mínimo de 1000 unidades de un vehículo de producción en serie

(independientemente del vehículo que sirve de base para el coche de carrera) que deben estar disponibles a través de los canales de concesionarios habituales. El reglamento en relación con la lista no se ve afectado por esta disposición.

1.8

Vehículo de producción en serie: Para la interpretación del presente Reglamento, un vehículo de producción en serie es un vehículo que cumple con las disposiciones mencionadas en los anteriores artículos 1 a 1.9 (incluido), entre otros en relación con la altura, las cifras de producción, fabricante, permiso de circulación, etc.

2. Aspectos generales

Todo lo que no se autorice expresamente mediante este Reglamento está prohibido. Toda pieza desgastada por uso o accidente, sólo podrá ser sustituida por una pieza original idéntica a la pieza dañada. Las modificaciones autorizadas no podrán dar pie a modificaciones prohibidas.

3. Pesos mínimos y pesos adicionales o lastre

3.1 Pesos mínimos

Deberán respetarse los siguientes pesos mínimos, dependiendo de la cilindrada o volumen ficticio:
Véase Anexo 10: Vehículos autorizados y clases

3.2 Estos pesos mínimos deben cumplirse en todo momento durante el evento.

3.3 Estos pesos se entienden con tanque de combustible vacío, sin piloto y sin rellenar refrigerantes ni líquidos.

3.4 La decisión sobre la aceptación o rechazo será tomada por el organizador/Comisión Técnica.

3.5 Peso adicional/lastre; peso máximo permitido

3.5.1 Peso adicional/lastre

Si el peso del coche debe complementarse con lastre para cumplir con el peso mínimo estipulado en este reglamento y si el peso no se puede alcanzar mediante las respectivas modificaciones permitidas dentro o sobre el vehículo (p.e. puertas de acero, techo de acero, etc.), el lastre deberá colocarse dentro del coche de la siguiente manera.

3.5.2

Durante los entrenamientos y la carrera, el lastre debe ser colocado dentro del coche, en el lado del pasajero en un contenedor metálico con las siguientes dimensiones mínimas:

Superficie de la base: mínimo 1,600 cm²

Altura mínima: 50 mm

Grosor mínimo de pared: 2 mm

3.5.3

Este contenedor debe fijarse en el panel del suelo mediante soldadura. Debe cerrarse con una cubierta sólida y atornillada, y permitir la fijación de precintos. Los pesos dentro del contenedor deben asegurarse adicionalmente. Si la cubierta sirve para fijar pesos, debe ser adecuadamente sólida, disponer de por lo menos cuatro puntos de fijación para el cierre y permitir la fijación de precintos.

3.5.4

El contenedor, la cubierta y los pesos deben instalarse de tal manera que puedan resistir aceleraciones/deceleraciones de por lo menos 25 g sin sufrir ningún daño.

3.5.5

Es obligatorio que disponga de por lo menos cuatro tornillos de fijación con una calidad mínima de M 8 mm, 10.9. Si fuese necesario, el panel del suelo deberá equiparse con una placa de refuerzo.

3.5.6

El contenedor será precintado cada vez que se añada peso adicional. Los precintos deben estar colocados en todo momento durante el evento. Si faltara el precinto, se podrán cancelar todos los tiempos marcados en los entrenamientos por el equipo afectado o se podrán aplicar las penalizaciones indicadas en el Código Deportivo durante la carrera.

3.6 Peso máximo permitido

3.6.1

Si el máximo peso permitido del vehículo (véase documentación del vehículo) se encuentra por debajo del peso mínimo, el vehículo no podrá tomar la salida.

3.6.2

Esto significa que ningún vehículo en condiciones de carrera, es decir peso en vacío según la respectiva tabla, más combustible, más piloto (75 kg según la normativa CE) puede exceder el peso especificado para el respectivo coche como peso legal máximo permitido para la circulación.

3.6.3

El concursante deberá presentar pruebas mediante documentos del fabricante.

4. Motor

4.1

El motor (bloque de motor, cárter, culata) debe ser fabricado por el mismo fabricante de vehículos. El motor debe permanecer dentro del compartimiento original del motor. El tipo de motor es libre. El promotor decidirá sobre la posibilidad de conceder eventuales exenciones.

4.2

Está permitida la sobrealimentación si cumple con la producción del fabricante para el modelo de producción en serie que sirve de base para el coche de carreras. Para motores encendidos por bujía, la sobrealimentación del vehículo de producción en serie correspondiente, deberá realizarse con el motor de encendido por bujía. Vehículos de la misma gama de modelo de un fabricante se consideran como vehículos de producción en serie. Las restricciones del año del modelo que se especifican en el art. 1.2 de este capítulo (1995) deberán respetarse.

4.3

En el caso de sobrealimentación, se multiplicará la cilindrada nominal por 1,7 y el vehículo pasará a la clase correspondiente al cubicaje resultante.

Para vehículos con sobrealimentadores mecánicos (compresores), como por ejemplo compresores tipo G, el factor de multiplicación de la cilindrada será 1.4.

En ambos casos, si en una clase, la cilindrada es indicada como: motores sobrealimentados hasta una cilindrada específica, el coeficiente (1.4 o 1.7) no será aplicable. (p.e. en clase A2 o A3)

P.e. la clase A2 es para motores sobrealimentados de hasta 1600cc. Esto significa que en esta clase están autorizados vehículos con un motor de 1600cc Y turbo.

4.4

El sistema de sobrealimentación deberá ser el original, es decir sobrealimentador o compresor (p.e. compresores Compex y

G). Esto significa que un motor con aspiración natural deberá seguir siendo un motor con aspiración natural; un motor con turbocompresión por gases de escape deberá seguir siendo un motor con turbocompresión por gases de escape, etc.

La incorporación de un sobrealimentador que no cumpla con el sistema original está prohibida. La marca y el diseño del sistema de sobrealimentación son libres (es decir que un sobrealimentador Garrett puede ser sustituido por ejemplo por un sobrealimentador KKK y viceversa).

4.5 La instalación de un radiador de aire de alimentación (intercooler) es libre.

4.6

La fórmula de equivalencias para motores rotativos incluidos en patentes de NSU Wankel es la siguiente:

El cubicaje equivalente es 1,5x el volumen determinado por la diferencia entre la capacidad máxima y mínima de la cámara de combustión.

4.7 El sistema de lubricación es libre.

4.8

La entrada de aire, así como dispositivos auxiliares y radiadores son libres.

Todos los vehículos deben estar capacitados para repostar directamente con una manguera de tipo comercial y en estaciones de servicio habituales. Por ello, la apertura para el repostaje en el tanque debe permitir esta operación.

5. Sistema de escape/limitación de ruidos

5.1

El (los) orificio(s) del tubo de escape debe estar ubicado en la parte trasera del vehículo o en el lateral. El orificio de un tubo de escape lateral debe encontrarse detrás del centro de la batalla.

5.2

El tubo de escape no podrá sobresalir del perímetro de la carrocería del coche. Debe estar ubicado a menos de 10 cm del perímetro respecto al borde exterior de la carrocería.

5.3

El sistema de escape debe ser un componente a parte y estar ubicado fuera de la carrocería, resp. el chasis. Por lo demás, el sistema de escape es libre.

5.4

Faldón trasero: Está permitido realizar aberturas con una superficie total de un máximo de 100 cm² en el faldón trasero para el paso del orificio del tubo de escape. La parte inferior de la apertura debe finalizar en el borde inferior del faldón. En el caso de existir aberturas originales estándar para el paso de los gases de escape por encima de esta área, estas aberturas serán aceptables y no será necesario que finalicen en el borde inferior del faldón.

5.5 Limitación de ruidos, véase Capítulo II.

6. Transmisión

Marcha atrás (según el Anexo J 275-9.3)

Todos los coches deberán disponer de marcha atrás que se podrá seleccionar en cualquier momento durante el evento mientras el motor esté en marcha, utilizado por el piloto cuando esté sentado en posición normal.

6.1

Sólo está permitida la tracción en las cuatro ruedas si es parte del equipamiento original del respectivo modelo.

6.2

El embrague, el accionamiento final y todos los componentes del grupo motriz son libres.

La caja de cambios es libre (por ejemplo caja de cambios secuencial). Ello no obstante, la caja de cambios deberá permanecer en su ubicación original, por ejemplo, delante o detrás del motor, en el eje de accionamiento, etc. El número de marchas hacia adelante está limitado a seis. Es obligatorio disponer de marcha atrás.

Todos los cambios de marcha deberán hacerse exclusivamente de manera mecánica. Las cajas de cambio automáticas o semiautomáticas, p.e. cambio de marchas basculante sólo está autorizado si el principio de funcionamiento corresponde a la versión original y

se mantiene la carcasa de la caja de cambios original. En caso contrario, el cambio de marchas deberá ser puramente mecánico.

6.3

Un vehículo con tracción en las ruedas delanteras no podrá convertirse en un vehículo con tracción en las ruedas traseras y viceversa. Deberá mantenerse el accionamiento original.

6.4

Está permitida la adición de cualquier tipo de ratios intermedios.

Para vehículos originalmente equipados con tracción permanente en las cuatro ruedas, se podrá desconectar un eje de accionamiento.

El diferencial, así como el refrigerador y bombas correspondientes son libres.

7. Ruedas y neumáticos

Material de las ruedas (según el Anexo J 275-12.2)

Todas las ruedas deben estar hechas de materiales metálicos homogéneos.

7.1

Las ruedas (disco y llanta) son libres, siempre y cuando puedan ser colocadas dentro de la carrocería original. Esto significa que la parte superior de la rueda completa (neumáticos, incluyendo la pestaña de la llanta), ubicada verticalmente por encima del centro del buje de la rueda, debe estar cubierta por la carrocería, al medirlo verticalmente.

7.2

Los sistemas de fijación de las ruedas son libres.

7.3

En ningún caso el ancho de llanta/neumático podrá exceder los siguientes valores, respecto al cubicaje o el volumen ficticio del coche:

hasta 1.400 cc: 8,5 “

por encima de 1.400 hasta 1.600 cc: 9,0 “

por encima de 1.600 hasta 2.000 cc: 10”

por encima de 2.000 hasta 2.500 cc: 10,5 “

por encima de 2.500 hasta 3.000 cc: 11,5 “

por encima de 3.000 cc: 14,0 “

El ancho se podrá medir en cualquier punto de la llanta incluyendo la pestaña (no el disco de la rueda) a excepción del área de contacto del neumático.

7.4

La rueda de recambio y sus piezas adjuntas se podrán retirar.

8. Distancia al suelo

Ninguna parte del vehículo, a excepción de las llantas y/o los neumáticos, deberá tocar el suelo cuando los neumáticos ubicados en el mismo lado del vehículo están desinflados. Con el fin de comprobarlo, se retirarán las válvulas de los neumáticos del mismo lado del vehículo. La distancia al suelo se comprobará sin pasajeros. Esta prueba deberá realizarse sobre una superficie relativamente llana. Queda a discreción de los participantes retirar los neumáticos de las llantas antes de la comprobación de la distancia al suelo.

9. Sistema de frenos

9.1

Es obligatorio un sistema de frenos de doble circuito operado por el mismo pedal y con efecto simultáneo sobre las ruedas delanteras y traseras. Por lo demás, el sistema de freno es libre. Se recomienda un freno de mano. Están prohibidas las piezas de fibra de carbono (a excepción de las pastillas de freno).

9.2. Refrigeración de los frenos

Frenos delanteros y traseros: las placas de protección son libres.

Está permitido un máximo de dos tubos para llevar el aire hacia los frenos de cada rueda. La sección total interior de uno o ambos tubos de aire no deberá ser superior a los 227 ccm. Esto corresponde por ejemplo a una sección de 12 cm de diámetro para 2 tubos iguales o 17 cm para un solo tubo.

Las mangueras de aire no deberán sobresalir del perímetro del vehículo visto desde arriba.

10. Dirección

El sistema de dirección no debe actuar sobre el eje trasero. Por lo demás, el sistema de dirección es libre, pero la dirección asistida no deberá

instalarse dentro del habitáculo. (Excepción: si es de serie)

Está permitido instalar limitación de ángulos de dirección.

11. Suspensión / amortiguadores

11.1

Los amortiguadores son libres. En el caso de amortiguadores neumáticos, los conductos y válvulas conectados a las esferas (piezas neumáticas) son libres.

P.e. están permitidos amortiguadores manuales, automáticos, semiautomáticos y/o controlados electrónicamente.

Está prohibido el ajuste electrónico de la altura.

Todo ajuste de altura que pueda ser realizado desde el habitáculo por el piloto está prohibido.

11.2 Cromado (según Anexo J 275-10.2 y 10.3.1)

Todas las piezas de los amortiguadores deberán estar hechas de material metálico homogéneo y no deberán estar cromadas.

11.3

Está permitido reforzar los puntos de montaje de los amortiguadores en el lado de la carrocería añadiendo material.

11.4

Barra antivuelco: las barras antivuelco no deberán poder ajustarse desde el habitáculo.

11.5

Los puntos de montaje de los amortiguadores a la carrocería o el chasis se podrán modificar.

12. Habitáculo

12.1 Asientos:

Se podrán retirar los asientos de pasajero y los asientos traseros (incluyendo respaldos) para el asiento del piloto.

12.2 Salpicadero:

El salpicadero es libre pero no debe tener bordes cortantes.

12.3 Cajas de pedal:

Se podrán instalar cajas de pedal.

12.4 Puertas – revestimiento lateral:

Está permitido retirar el material insonorizador de las puertas, pero las puertas tienen que llevar revestimiento.

El revestimiento puede ser el original o puede estar hecho de chapa de metal con un grosor mínimo de 0,5 mm o de otro material compuesto,

con un grosor mínimo de 2 mm. En el caso de vehículos de dos puertas, el revestimiento que se encuentra debajo de las ventanas laterales también debe cumplir con las disposiciones anteriores.

Está permitido retirar el revestimiento interior de la puerta con el fin de instalar un panel de protección lateral hecho de

material compuesto (protección lateral integrada en la barra de protección lateral). La altura mínima de este panel debe extenderse desde la base de la puerta hasta la altura máxima del puntal de la puerta. Está permitido sustituir elevallas eléctricas por manuales.

12.5 Suelo:

Las alfombrillas son libres.

12.6 Otros materiales insonorizadores y revestimientos:

Se podrán retirar otros materiales de relleno.

12.7 Sistema de calefacción:

El sistema de calefacción original se podrá sustituir por otro. Está permitido retirar o cerrar el suministro de aire del dispositivo de calefacción interno con el fin de prevenir el vertido de agua durante un accidente, siempre y cuando se disponga de un sistema eléctrico para desempañar los cristales o similar. El sistema de calefacción se podrá eliminar de manera parcial o completa, siempre y cuando se instale un parabrisas que pueda ser calentado con una resistencia eléctrica o un ventilador eléctrico. Los componentes para guiar el aire son libres. Las aberturas para la salida del agua deben ser piezas estándar y no se deberán modificar. El parabrisas con calefacción eléctrica debe estar fabricado de vidrio laminado con diseño certificado y cumplir con la forma exterior estándar.

12.8 Aire acondicionado:

El aire acondicionado es libre.

12.9 Volante:

El volante es libre, pero debe constar de un aro cerrado de sección transversal constante.

Está permitido colocar adaptadores entre el volante y la columna de dirección. Estos adaptadores se pueden conectar o soldar al volante y a la columna de dirección mediante fijaciones separables. El dispositivo de bloqueo antirrobo debe deshabilitarse. El ángulo de instalación vertical de la columna de dirección puede modificarse en el área del salpicadero mediante la fijación de adaptadores.

La dirección puede estar a la derecha o a la izquierda, siempre y cuando se trate de una simple inversión del control de las ruedas dirigidas, establecida y suministrada por el fabricante sin ninguna otra modificación mecánica salvo aquellas que sean necesarias para la inversión.

La balda extraíble posterior de la ventana en vehículos de dos volúmenes se puede retirar.

12.10 Tubos de aire:

Los tubos de aire sólo podrán pasar a través del habitáculo si su objetivo es ventilar el habitáculo.

12.11 Accesorios adicionales:

Están permitidos todos aquellos que no influyan sobre el comportamiento del vehículo, por ejemplo equipamiento que mejora

la estética o la comodidad del interior del vehículo (iluminación, radio, etc.). Estos accesorios en ningún caso deberán incrementar la potencia del motor o influir sobre la dirección, transmisión, frenos o estabilidad del vehículo, ni siquiera de manera indirecta. Todos los controles deberán mantener la finalidad que les fue asignada por el fabricante. Podrán ser adaptados para facilitar su uso y la accesibilidad, por ejemplo una palanca más larga para el freno de mano, una pestaña adicional en el pedal de freno, etc.

12.12 También está permitido lo siguiente:

- Se podrán instalar o sustituir instrumentos de medición como velocímetros, etc., con posibilidad de tener diferentes funciones. Se podrá retirar el velocímetro.
- Se podrá cambiar la bocina o añadir una adicional o retirarla.
- Los cortacircuitos se podrán cambiar libremente en relación con su uso, posición o número en caso de accesorios adicionales.
- Se podrá instalar un freno de mano de desbloqueo instantáneo.
- Se podrán añadir compartimentos adicionales a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas siempre y cuando se utilicen los paneles originales.
- Se podrá añadir material aislante adicional a la mampara existente para proteger a los pasajeros del fuego.
- El sistema de limpiaparabrisas es libre, pero deberá haber por lo menos un limpiaparabrisas para el parabrisas.

Se podrán retirar soportes no utilizados, p.e. soportes de los asientos, etc.

13. Sistema eléctrico

13.1

El voltaje nominal del sistema eléctrico incluyendo el del circuito de alimentación del encendido debe mantenerse. La incorporación de relés y fusibles al circuito eléctrico está permitida, al igual como el alargado o adición de cables eléctricos.

Los cables eléctricos y sus conectores son libres.

13.2

La marca y la capacidad de las baterías es libre. Toda batería debe fijarse de manera segura y cubrirse para evitar posibles cortocircuitos o fugas. Debe mantenerse el número de baterías establecido por el fabricante. Si la batería se desplaza de su posición original deberá fijarse a la carrocería mediante un asiento metálico y dos bridas metálicas con cubierta aislante, fijado al suelo mediante tornillos y tuercas.

Para fijar las bridas deberán utilizarse tornillos con un diámetro mínimo de 10 mm y debajo de cada tornillo deberá colocarse una tuerca de por lo menos 3 mm de grosor y una superficie de por lo menos 20 cm² por debajo del metal de la carrocería.

13.3

Si se utiliza una batería húmeda, la batería deberá cubrirse con una caja de plástico estanca, fijada independientemente de la batería. La ubicación es libre, sin embargo, si es dentro del habitáculo sólo podrá colocarse detrás de los asientos delanteros. En tal caso, la caja de protección deberá incluir un tubo de ventilación con salida fuera del habitáculo.

13.4 Fusibles:

Los fusibles en el circuito eléctrico y los portafusibles son libres.

13.5 Iluminación – señalización:

Todos los dispositivos de iluminación y señalización deberán cumplir con los requisitos legales o con la Convención Internacional sobre Circulación.

Se podrá modificar el sistema operativo de los faros retráctiles, así como la fuente de energía.

El cristal frontal se podrá cubrir con una lámina transparente.

Equipamiento de iluminación (según el Anexo J art. 259-8.4.1 – 8.4.3)

Todo el equipamiento de iluminación debe estar funcionando correctamente durante toda la competición, incluso si la competición se celebra con luz diurna.

Todos los coches deben estar equipados con dos luces rojas de paro y dos luces traseras rojas. Deben estar colocadas simétricamente a ambos lados del eje longitudinal del coche, en una posición visible.

Para carreras nocturnas, todos los coches deben estar equipados con por lo menos dos faros y llevar montados indicadores de dirección en la parte delantera y trasera del vehículo (con indicadores laterales montados en la parte trasera del eje de ruedas delantero).

No está permitido tener ningún tipo de luz roja en la parte delantera del coche, a discreción de las verificaciones técnicas.

13.6

Está autorizado el montaje de faros delanteros adicionales, siempre y cuando el número de faros montados no sea superior a 6 (luces de aparcamiento y laterales no incluidas) y que el número total sea un número par. De preferencia se deberán montar en la parte delantera de la carrocería o en la parrilla del radiador, pero las aberturas necesarias deberán estar completamente cubiertas por los faros.

14. Tanques de combustible

14.1

La capacidad total de los tanques de combustible no deberá exceder los siguientes límites respecto a la capacidad del motor o el volumen ficticio:

Véase Anexo 10: Vehículos autorizados y clases

14.2

14.2.1

El tanque de combustible podrá sustituirse por un tanque de seguridad homologado por la FIA (especificación FT3-1999, FT3, 5 o FT5).

En tal caso, el número de tanques es libre y el tanque deberá colocarse dentro del maletero* o en su posición original (excepción: Véase art. 14.5 de este capítulo)

También está permitido montar un tanque de seguridad adicional homologado por la FIA (FT3 1999, FT3.5 o FT5) en combinación con el tanque original, siempre y cuando la capacidad total no exceda el límite correspondiente de cada una de las clases.

* Como maletero se entiende un compartimiento que esté separado del habitáculo, mediante una separación resistente a los fluidos, como el del vehículo de producción en serie. (véase Art. 251 del Anexo J del CDI actual)

14.2.2

Rellenadores de tanque y tapones (según el Anexo J 259-6.4.1 - 6.4.3)

Todos los rellenos y tapones deberán estar diseñados de manera que aseguren una acción de cierre eficiente, que reduzca riesgo de una apertura accidental tras un impacto de choque o un cierre incompleto tras el repostaje.

Los rellenadores de tanque, ventiladores y tapas no deberán sobresalir de la carrocería.

Los rellenadores de tanque, ventiladores y respiradores deben estar colocados donde no sean vulnerables en caso de accidente.

14.3

La construcción de tanques colectores con una capacidad inferior a 1 litro es libre. Los varios tanques (incluyendo el tanque de combustible original) y los tanques FT también se podrán combinar, siempre y cuando el total de la capacidad no supere los límites antes mencionados (art. 14.1 de este capítulo).

14.4

La posición del tanque original sólo se podrá modificar en vehículos en los que el tanque haya sido colocado originalmente dentro del habitáculo o cerca de los ocupantes. En tal caso está permitido instalar un dispositivo de protección entre el tanque y los ocupantes del vehículo o colocar el tanque en el maletero, y si fuese necesario, modificar sus accesorios suplementarios (abertura de repostaje, bomba de gasolina, tubo de rebose). Es posible montar un radiador en el circuito de combustible con una capacidad máxima de un litro.

14.5

La colocación del tanque de combustible dentro del habitáculo está autorizada siempre y cuando se cumpla con las siguientes prescripciones:

- Todos los tanques de combustible deben colocarse detrás del borde frontal del banco del asiento trasero estándar o la placa de la culata. (Excepciones a esta regla, a estricta discreción de los comisarios técnicos).
- Todos los tanques de combustible deben ser tanques de seguridad FT3-1999, FT3, 5 o FT5.
- Fijación a la carrocería con tiras metálicas de por lo menos 40 mm de ancho y 2 mm de grosor, dos en sentido longitudinal y una en sentido transversal respecto al eje longitudinal del vehículo. Las tiras deben estar posicionadas alrededor de la caja. Como alternativa se podrá utilizar una fijación a la base de la caja con por lo menos 10 tornillos M8 o 16 tornillos M6.
- Deberá construirse una mampara o caja de CFRP, GFK, metal o construcción en sándwich-panel de abeja. La construcción en forma de sándwich deberá tener un grosor mínimo de 10 mm y un núcleo ignífugo con una resistencia a la deformación de por lo menos 18 N/cm² (24lb/in²). Está permitido el uso de fibra de aramida. La construcción en forma de sándwich deberá tener dos revestimientos de un grosor de 1,5mm cada uno y una resistencia a la tracción de por lo menos 225 N/mm² (14 toneladas). Si no se utiliza la construcción en forma de sándwich, deberá colocarse entre la caja y el tanque de combustible una espuma que absorba los golpes con un grosor de por lo menos 15mm y una resistencia a los líquidos de por lo menos 35 kg/m³.
- El tanque de combustible siempre deberá rellenarse desde el exterior.
- Todas las tuberías de combustible deben cumplir con las prescripciones especificadas en el artículo 253-3.2 (FIA-CDI).
- Todas las tuberías de combustible dentro del habitáculo deben ser continuas (no por piezas).
- El dispositivo de llenado del tanque deberá colocarse en una ubicación adecuada de la carrocería, exceptuando el techo. Está permitido un dispositivo de llenado del tanque de combustible en la ventana lateral trasera, véase 16.2. La manguera de llenado deberá ser flexible (p.e. goma) y tener dos paredes.
- El nombre del fabricante y la fecha de fabricación deben ser visibles. Como alternativa, se podrá colocar la etiqueta proporcionada por el fabricante del tanque y perteneciente al tanque en un lugar visible.
- Debe instalarse una válvula antirretorno en la manguera de llenado.
- El tubo principal de la estructura antivuelco debe tener dos miembros diagonales (miembros cruzados) o tubos equivalentes.
- Las bombas de combustible deben estar separadas del habitáculo mediante una mampara (caja).

14.6

La obligación de colocar espuma de 15 mm o miembros cruzados en la estructura antivuelco sólo es aplicable si el tanque de combustible (tanque incluyendo manguera de llenado) está total o parcialmente colocado en el habitáculo o en el habitáculo teórico (para vehículos de dos volúmenes). En caso contrario el tanque deberá estar colocado en el maletero o en la posición estándar original.

14.7

Para el único fin de fijar la boca del dispositivo para llenar el tanque, las ventanas laterales traseras podrán ser sustituidas por ventanas hechas de policarbonato con un grosor mínimo de 5 mm y con marca de aprobación o de otro material adecuado resistente al combustible con un grosor mínimo de 5 mm. El diseño y la posición deben corresponder a las ventanas laterales traseras originales.

La posición del dispositivo de llenado (boca) para el repostaje no deberá estar en el techo. El repostaje a través del maletero está permitido.

Si la boca está montada dentro de la tapa del maletero, no deberá estar conectada de manera rígida a la tapa. Si la boca está montada dentro de la puerta del maletero, deberá estar posicionada debajo del borde superior de la ventana trasera.

Si la boca está ubicada dentro del compartimiento de equipaje, deberá disponer de un collar lo suficientemente largo con una manguera o tubo de desbordamiento que deberá estar dirigido hacia fuera del maletero.

14.8

Cualquier capacidad que exceda los límites anteriores (lo que será controlado mediante los recibos de repostaje) puede ser motivo de penalización.

15. Carrocería

15.1 El ancho total de la carrocería no deberá ser superior a 205 cm (sin espejos). Salvo que esté homologada con un ancho mayor.

15.2

Los alerones delanteros y traseros son libres, siempre y cuando se respeten las siguientes prescripciones para dispositivos que no sean de serie o no estén homologados por la FIA:

- Los dispositivos aerodinámicos deberán añadirse a la carrocería exterior original y no deberán modificar esencialmente la forma exterior original de la carrocería.
- Los dispositivos aerodinámicos delanteros no deberán sobresalir más de 20 cm por delante del extremo de la carrocería original.
- Los dispositivos aerodinámicos delanteros no deberán sobresalir más de 40 cm por detrás del extremo de la carrocería original.
- El ancho del alerón delantero está limitado a la dimensión entre los puntos exteriores del guardabarros delantero.
- El ancho del alerón trasero completo, incluyendo las placas finales está limitado a la dimensión entre los puntos exteriores del guardabarros trasero. El alerón trasero debe disponer de placas finales, cada una de las cuales podrá tener una dimensión de 400 mm x 250 mm y un grosor mínimo de 10 mm. Las placas finales no deberán tener bordes cortantes.
El alerón trasero podrá tener un mínimo de dos flaps que deben estar ubicados completamente entre las dos placas finales. Los flaps pueden ser ajustables a pasos pero no ajustables de manera continua y tampoco mientras el vehículo esté en movimiento.
- El spoiler trasero (alerón trasero), incluyendo las placas finales del alerón, no deberán encontrarse a más de 20cm por encima del techo del coche.
- Se podrán retirar los alerones estándar.

15.3

La estructura del suelo y el faldón trasero (excepción art. 5.4 de este anexo) deben cumplir con la versión original. Se podrán fijar paneles o dispositivos aerodinámicos al suelo.

15.4

Se podrán crear dos aberturas en la mampara entre el compartimiento del motor y el habitáculo y entre el maletero y el habitáculo para el paso de tubos. El diámetro máximo de cada abertura es de 50 mm. Tras el paso de los tubos, las aberturas que puedan quedar abiertas deberán cerrarse.

15.5 Puertas, capó, tapa del maletero y techo:

El material utilizado para las puertas, el capó, la tapa del maletero y el techo es libre, siempre y cuando que no se modifique la forma original exterior ni los cierres originales de las puertas.

El tipo de dispositivos de cierre (sin bisagras) del capó y de la tapa del maletero es libre. Si el material o los dispositivos de cierre para el capó o la tapa del maletero no es el material original, deberán montarse dos cierres de seguridad adicionales para asegurar el capó en cada capó. El uso de estos cierres se recomienda en cualquier caso.

Se podrá crear un máximo de una abertura (conducto Naca) con una dimensión máxima de 200 x 300 mm en la cubierta del capó, pero no deberá sobresalir por encima de la cubierta del motor. No obstante, deberá estar diseñado de manera que impida la visión sobre componentes mecánicos. El relieve que pueda resultar de la abertura deberá cubrirse con una malla fina (ancho de trama: máximo 5 x 5 mm), que restituya la forma original.

Por regla general están prohibidas las cajas de aire que no sean originales. La Comisión Técnica decidirá sobre posibles excepciones. En cualquier caso deberá ser posible sustituir las puertas modificadas y capós por los originales.

15.6 Guardabarros:

El material y el diseño del guardabarros es libre. Sin embargo, el diseño de las aberturas de las ruedas — no sus dimensiones

— debe ser el original.

Los guardabarros deben cubrir por lo menos 1/3 de la circunferencia de la rueda y por lo menos todo el ancho del neumático. Está

permitido realizar aberturas de refrigeración en los guardabarros. Las entradas de aire detrás de las ruedas traseras deberán diseñarse de manera que los neumáticos no sean visibles en el plano horizontal.

Las dimensiones de los guardabarros están definidas en el art. 251.2.5.7 del Anexo J.

El interior de los guardabarros es libre (no el alojamiento de la rueda), donde se podrán montar componentes mecánicos. Piezas de carrocería con bordes cortantes en el área del paso de rueda que puedan dañar los neumáticos u otras piezas rotativas

podrán doblarse hacia atrás.

Las piezas insonorizadoras de plástico podrán retirarse total o parcialmente del interior de los pasos de rueda. Estos elementos de plástico podrán sustituirse totalmente o en parte con elementos que tengan la misma forma.

Las aberturas de paso de rueda originales podrán cerrarse en parte o completamente siempre y cuando se mantenga el contorno original o respectivamente la forma básica.

15.7 Paso de rueda/panel interior del alerón

Los pasos de rueda/paneles interiores del alerón suministrados por los fabricantes de vehículos o sus departamentos deportivos están autorizados, siempre y cuando se hayan fabricado un mínimo de cuatro carrocerías con esta configuración. Para este fin no es relevante el permiso de construcción de automóviles ni del reglamento de uso. En caso de duda, el participante deberá presentar pruebas de ello.

15.8

Soportes no utilizados que no influyan sobre la rigidez de la carrocería se podrán retirar de toda la carrocería (interior y exterior). Sólo aquellos soportes que estén exclusivamente atornillados se podrán retirar completamente.

15.9 Refuerzo de vigas transversales

Se podrán instalar vigas transversales entre pernos de eje idénticos del lado derecho e izquierdo en el lado superior, inferior,

frontal y trasero, pero deberán poder extraerse y atornillarse a los puntos de montaje de los amortiguadores o cerca de ellos. En el lado superior, se podrán aplicar adicionalmente tres agujeros en cada lado.

16. Superficies de vidrio y material

16.1

Deberán mantenerse las superficies originales de las ventanas laterales. Están permitidas las ventanas correderas. La fijación de las ventanas y el mecanismo de operación de las ventanas laterales es libre.

Está permitido instalar sistemas de ventilación en las ventanas laterales para mejorar la ventilación.

Parabrisas y ventanas (según el Anexo J 279-2.4)

El parabrisas debe estar fabricado de vidrio laminado o de policarbonato.

Si se utiliza un parabrisas de policarbonato, el grosor no deberá ser inferior a 5mm y debe estar en buenas condiciones en todo momento durante el evento. A discreción de las verificaciones técnicas.

Las ventanas deben ser de vidrio de seguridad o plástico.

Si son de policarbonato, el grosor no deberá ser inferior a 3mm.

Si son de plástico, el grosor no deberá ser inferior a 5mm.

En cualquier caso deben ser transparentes. Sólo la ventana trasera podrá ser tintada, p.e. con una lámina.

Los coches con parabrisas laminados que estén dañados de tal forma que la visibilidad se vea gravemente afectada o que pueda ser probable que se sigan rompiendo durante la competición serán rechazados.

No está permitido el uso de láminas, pegatinas o sprays, salvo los que estén autorizados en el art. 15.7 del Código Deportivo.

Los parabrisas sintéticos no deberán estar tintados. Parabrisas de vidrio tintado, p.e. los que protegen contra el calor, solo están permitidos si son los originales del vehículo.

Está autorizado el montaje de un tanque adicional para el limpiaparabrisas o de uno de mayor capacidad. Este tanque deberá estar

estrictamente reservado para la limpieza del parabrisas.

16.2

No está permitido posicionar conectores para enchufes neumáticos o similares en las ventanas.

Para el único fin de fijar la boca del dispositivo para llenar el tanque, las ventanas laterales traseras podrán ser sustituidas por ventanas hechas de policarbonato con un grosor mínimo de 5 mm o de otro material adecuado resistente al combustible con un

grosor mínimo de 5 mm. El diseño y la posición deben corresponder a las ventanas laterales traseras originales.

17. Reglamento de Seguridad

17.1

Es obligatorio disponer de estructura antivuelco. Debe cumplir con el artículo 253.8 del Anexo J 2002 o 2005 o posterior del CDI según la fecha de fabricación original del vehículo.

17.2

El uso de una red en la ventana del lado del piloto (red NASCAR) es obligatorio para todos los vehículos, y deberá estar montada según el reglamento de la FIA, art. 253 del Anexo J actual. Como alternativa se permite el uso de un sistema de sujeción del brazo según la especificación SFI 3.3. Es obligatorio el uso de una de las dos opciones.

17.3 Es obligatorio el uso de un arnés de seguridad de 5 o 6 puntos según la norma 8853/98 homologado por la FIA.

17.4 Se recomienda proteger las ventanas laterales o de las puertas con una lámina de seguridad transparente (no tintada).

17.5 Es obligatorio el uso de un asiento de competición homologado por la FIA que cumpla con la norma FIA 8855/1999 con sus respectivos soportes según el Artículo 245 del Anexo J.

17.6 Es obligatorio el uso de un cortacircuitos general según el Artículo 253.13 del Anexo J.

17.7 Se permite un máximo de 6 faros delanteros para todos los coches.

17.8 Los radiadores de agua y de aceite podrán protegerse contra daños mediante una red metálica de malla fina.

17.9 Sistema de extinción de incendios

Es obligatorio disponer de un sistema de extinción de fuego homologado por la FIA o de un extintor manual.

17.10 Los comisarios técnicos deberán aprobar la colocación de cámaras de vídeo.

17.11 Válvula antirretorno

Debe instalarse una válvula antirretorno homologada por la FIA en la manguera de llenado del tanque de combustible.

17.12 Mampara

Debe instalarse una mampara estanca e ignífuga entre el tanque de combustible y el habitáculo.

18. Reglamento hándicap/BOP

Para determinados modelos de vehículos o incluso para vehículos individuales se podrá establecer un reglamento de hándicap, por ejemplo en forma de lastre adicional, limitación de la presión de propulsión y/o restrictores de aire. En consecuencia, en el caso de que determinados modelos de vehículos o vehículos individuales fuesen desproporcionadamente rápidos, el organizador se reserva el derecho de ajustar el equilibrio de prestaciones del modelo o vehículo individual en cualquier momento durante el evento. Esto se realizará con el fin de equilibrar e incrementar la competencia en general y en particular en la clase específica. (el equilibrio de prestaciones puede ser de cualquier manera, p.e. peso adicional, menos repostaje, penalización de tiempo, etc.).

El equilibrio de prestaciones también puede aplicarse al revés, por ejemplo, a modelos antiguos o de años de fabricación se les puede aplicar un BOP (inicial) menos exigente. P.e. menos peso, más repostaje, restrictor más grande, etc.).

En el caso de un vehículo desproporcionadamente rápido, el organizador y/o el Director de Competición podrán asignar a este vehículo a otra clase más adecuada.

**Anexo 2: Complemento: CUP1 BMW M235i Racing Cup (neumáticos según Reglamento de las 24H
SERIES: Hankook)**



Information

Empfänger 24h Series by Creventic
Abt./Absender BMW Motorsport

Telefon +49 - 151 - 601 14202
Fax
E-Mail catharina.felser@partner.bmw-motorsport.com
Kopie an
Datum 24.09.2015
Thema **BMW M235i Racing - 24h Series by Creventic**

Bulletin

The regulations of BMW M235i Racing Cup applies in the latest approved version with the existing bulletins.

For the BMW M235i Racing Cup class the latest approved version of the technical regulations of the BMW M235i Racing Cup apply with the following exceptions:

1. Art. 2.7:

For the races of the 24h Series by Creventic the tire brand and the tire size is shown in the Event-Regulations, the number of tires is not restricted, and the tires will not be marked.

Mit freundlichem Gruß
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
Motorsport

i.A.

Dipl.-Jur. Univ. Catharina Felser
Reglementgestaltung und
-interpretation

Florian Peter
Technische Betreuung BMW M235i
Racing Cup

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postanschrift
BMW AG
80788 München

Hausanschrift
Anton-Ditt-Bogen 20

Telefon
+49 89 382-38787

Fax
+49 89 382-42460

Internet
www.bmw-
motorsport.com

powered by

Anexo 3 del Reglamento Técnico

Reglamento Técnico para el grupo Coches Silueta.

1. Vehículos autorizados

El grupo vehículos Silueta es un grupo de vehículos construidos para carreras.

No existe una clase específica para coches silueta por lo que los vehículos silueta serán asignados a la clase que sea más adecuada.

El promotor decidirá a qué clase se asignará el respectivo coche silueta.

A parte de las prescripciones técnicas descritas antes, como peso y capacidad del tanque de combustible, serán de aplicación todos los requisitos deportivos y técnicos de la clase a la que el coche silueta haya sido asignado. (p.e. si en la clase asignada existe un tiempo de vuelta mínimo de referencia, este tiempo también será de aplicación para el coche silueta correspondiente).

La intención es admitir coches silueta para incrementar la variedad de coches de competición, que contribuyan al carácter deportivo de la carrera y, desde el punto de vista de las prestaciones corresponda a los turismos.

En interés del carácter deportivo, cada coche silueta será aceptado sobre una base individual. Esto significa incluso que aceptar a un coche silueta no implica automáticamente que se vaya a aceptar a otro coche silueta del mismo tipo.

Por motivos de seguridad, y por regla general, sólo se admitirán coches silueta cerrados.

También por motivos de seguridad sólo se admitirán coches con un peso mínimo de 750 kg.

No se aceptarán coches silueta con ruedas descubiertas, es decir que las ruedas deberán estar completamente cubiertas por la carrocería original.

Además, sólo se aceptarán coches silueta que ya estén compitiendo en carreras o campeonatos nacionales o internacionales.

Deberá entregarse al promotor el reglamento técnico de estos campeonatos.

Sólo el promotor podrá decidir sobre la admisión de un coche y sobre eventuales exenciones.

1.1 Equilibrio de prestaciones

El promotor tiene el derecho de compensar las prestaciones de cada coche para maximizar la igualdad de rendimiento.

Esta compensación puede ser de cualquier tipo, p.e. añadiendo peso, limitando la cantidad de repostaje, añadiendo un restrictor o aplicando una penalización de tiempo y/o cualquier otro tipo de compensación.

Todos los coches silueta deben cumplir con las siguientes prescripciones.

2. Motor

El coeficiente de turbo es de aplicación según el Anexo 1 para motores de gasolina.

3. Pesos mínimos

Véase Anexo 10: Vehículos autorizados y clases

4. Tanque de combustible

El tanque original podrá sustituirse por un tanque de seguridad FT3-1999, FT3, 5 o FT5 según el artículo 253.14 del Anexo J del CDI, con una **capacidad máxima de:** Véase Anexo 10: Vehículos autorizados y clases

¡Deberán tomarse medidas para evitar la fuga de combustible en todas las situaciones (incluso en caso de rebose al repostar)!

5. Seguridad

El chasis (marco tubular) y la estructura de seguridad del coche silueta deben estar aprobados por la ADN y/o la FIA y deberá indicarse el origen.

También deberá estar aprobada la carrocería del coche silueta.

Son además aplicables todas las reglas de seguridad indicadas en el artículo 3 del capítulo 3 del Reglamento Técnico, válidas para todos los coches.

6. Limitación de ruidos

Son aplicables las prescripciones relativas a ruidos indicadas en el capítulo II del Reglamento Técnico, válidas para todos los coches.

Anexo 4 del Reglamento Técnico

Clase D1: Reglamento Técnico Turismos DIESEL

Turismos diesel: hasta 2000cc

nota: será de aplicación la regla del tiempo de vuelta mínimo de referencia

En este grupo DIESEL no será de aplicación el coeficiente de turbocompresión.

Diesels 2000 hasta 3000cc serán aceptados por norma general en la clase A3

Diesels por encima de los 3000cc se podrán aceptar en la clase SP3-GT4

Reglamento Técnico Aplicable:

- Capítulo II de este reglamento
- Anexo 1 de este reglamento
- Anexo 10 de este reglamento (lista de clases)
- Reglamento específico para la Clase D1 a continuación

Gases de escape, generación de humo

Está prohibida la emisión de altos niveles de gases de escape y humo/hollín.

El Director de Competición tiene el derecho de requerir que un vehículo que emite más humo de lo normal por el sistema de escape entre en boxes para llevar a cabo la reparación correspondiente, mostrándole para ello la bandera negra con disco naranja.

Introducción del “Tiempo de vuelta mínimo de referencia” para la clase D1

Los vehículos diesel que sean más rápidos que el tiempo de vuelta mínimo de referencia (a juicio de los organizadores) serán asignados a la clase más adecuada, p.e. A2. La regla del “Tiempo de vuelta mínimo de referencia” se explica más adelante: En tal caso el Director de Competición podrá decidir ajustar el BOP del coche en cuestión.

El motivo de añadir esta regla es el siguiente: *En interés del carácter deportivo (para coches D1 más rápidos, así como los coches D1 menos rápidos) se ha decidido asignar los coches D1 más rápidos a otra clase adecuada. Al hacerlo, ambas categorías volverán a tener su competición en la clase final.*

Observación:

El “tiempo de vuelta mínimo de referencia” se añade para incrementar la competitividad y explícitamente no para ralentizar a los coches de esta clase. Por ello, el organizador tiene el derecho (para mantener el carácter deportivo del evento), de ajustar el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” a un nivel más adecuado si el rendimiento de los coches de esta clase así lo requiere.

Si existen razones importantes para hacerlo, se podrá hacer incluso durante el evento, p.e. después de la clasificación.

Regla del “Tiempo de vuelta mínimo de referencia” para la clase D1

Ya que por experiencia pueden haber diferencias excepcionales en el rendimiento (tiempo de vuelta) en la clase D1: En interés del carácter deportivo (para coches D1 más rápidos, así como los coches D1 menos rápidos) se ha decidido asignar los coches D1 más rápidos a otra clase, más adecuada (p.e. clase A2). Al hacerlo, ambas categorías volverán a tener su competición en la clase final.

El “tiempo de vuelta mínimo de referencia” se ha elegido tras un análisis detallado de los resultados de carreras anteriores. Observando los resultados de carreras anteriores, se puede constatar que con el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” todos los coches (o al menos la mayoría) de los que permanecerán en la clase D1 no se verán ralentizados por esta regla.

El “tiempo de vuelta mínimo de referencia” será diferente en cada circuito y se especificará en el Anexo 10: Vehículos autorizados y Clases y/o en el Reglamento Particular de la carrera.

“Tiempo de vuelta mínimo de referencia” y penalizaciones para la clase D1

Como indicado anteriormente, los tiempos de vuelta serán tomados por el cronometraje oficial.

Si un coche es más rápido que el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” serán de aplicación las siguientes penalizaciones:

ENTRENAMIENTOS LIBRES/ENTRENAMIENTOS CALIFICATIVOS/ENTRENAMIENTOS NOCTURNOS

Si un coche resulta ser más rápido que el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” la penalización será decidida por el Director de Competición, que podrá decidir asignar el vehículo en cuestión a otra clase, más adecuada.

CARRERA

Si un coche es más rápido que el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” la penalización será:

Penalización de 30 segundos por cada infracción

"Ocultación intencionada" (Sandbagging)

Cuando un equipo NO muestra el rendimiento real del coche o la combinación de coche y piloto (a propósito), esto se denomina: "Sandbagging". Un buen ejemplo del "Sandbagging" es hacer (constantemente) vueltas cerca del tiempo de vuelta mínimo de referencia, incluso en caso de ser molestado por tráfico. P.e. un primer sector (extremadamente) lento, que se recupera en el sector 2 y 3. Esto NO se considera como pilotaje deportivo. Por ello se implementarán reglas adicionales para evitar que los equipos hagan esto.

En el caso de que el Director de Competición reconozca/determine que un equipo está haciendo "sandbagging", el Director de Competición impondrá una penalización a su discreción.

Anexo 5 del Reglamento Técnico

Clase A2: Reglamento Técnico Turismos Gasolina

*** Introducción del "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" para la clase A2**

Los vehículos de esta clase que sean más rápidos que el tiempo de vuelta mínimo de referencia (a juicio de los organizadores) serán asignados a la clase más adecuada, p.e. A3. La regla del "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" se explica más adelante. En tal caso el Director de Competición podrá decidir ajustar el BOP del coche en cuestión.

El motivo de añadir esta regla es el siguiente: *En interés del carácter deportivo (para "coches A2 demasiado rápidos", así como para los "coches A2 de velocidad media") se ha decidido asignar los "coches A2 demasiado rápidos" a otra clase adecuada. Al hacerlo, ambas categorías volverán a tener su competición en la clase final.*

Observación:

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" se añade para incrementar la competitividad y explícitamente no para ralentizar a los coches de esta clase. Por ello, el organizador tiene el derecho (para mantener el carácter deportivo del evento), de ajustar el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" a un nivel más adecuado si el rendimiento de los coches de esta clase así lo requiere.

Si existen razones importantes para hacerlo, se podrá hacer incluso durante el evento, p.e. después de la clasificación.

Regla del "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" para la clase A2

Ya que por experiencia pueden haber diferencias excepcionales en el rendimiento (tiempo de vuelta) en la clase A2: En interés del carácter deportivo (para coches A2 más rápidos, así como los coches A2 de velocidad media) se ha decidido asignar los coches A2 más rápidos a otra clase, más adecuada (p.e. A3). Al hacerlo, ambas categorías volverán a tener su competición en la clase final.

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" se ha elegido tras un análisis detallado de los resultados de carreras anteriores. Observando los resultados de carreras anteriores, se puede constatar que con el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" todos los coches (o al menos la mayoría) de los que permanecerán en la clase A2 no se verán ralentizados por esta regla.

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" será diferente en cada circuito y se especificará en el Anexo 10: Vehículos autorizados y Clases y/o en el Reglamento Particular de la carrera.

"Tiempo de vuelta mínimo de referencia" y penalizaciones para la clase A2

Como indicado anteriormente, los tiempos de vuelta serán tomados por el cronometraje oficial.

Si un coche es más rápido que el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" serán de aplicación las siguientes penalizaciones:

ENTRENAMIENTOS LIBRES/ENTRENAMIENTOS CALIFICATIVOS/ENTRENAMIENTOS NOCTURNOS

Si un coche resulta ser más rápido que el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" la penalización será decidida por el Director de Competición, que podrá decidir asignar el vehículo en cuestión a otra clase, más adecuada.

CARRERA

Si un coche es más rápido que el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" la penalización será:

Penalización de 30 segundos por cada infracción

"Ocultación intencionada" (Sandbagging)

Cuando un equipo NO muestra el rendimiento real del coche o la combinación de coche y piloto (a propósito), esto se denomina: "Sandbagging". Un buen ejemplo del "Sandbagging" es hacer (constantemente) vueltas cerca del tiempo de vuelta mínimo de referencia, incluso en caso de ser molestado por tráfico. P.e. un primer sector (extremadamente) lento, que se recupera en el sector 2 y 3. Esto NO se considera como pilotaje deportivo. Por ello se implementarán reglas adicionales para evitar que los equipos hagan esto.

En el caso de que el Director de Competición reconozca/determine que un equipo está haciendo "sandbagging", el Director de Competición impondrá una penalización a su discreción.

Anexo 6 del Reglamento Técnico

Clase A3: Reglamento Técnico Turismos

Turismos: 2000 hasta 3500cc & Sobrealimentados 1650 hasta 2000cc

nota: será de aplicación la regla del tiempo de vuelta mínimo de referencia

Reglamento Técnico Aplicable:

- Capítulo II de este reglamento
- Anexo 1 de este reglamento
- Anexo 10 de este reglamento (lista de clases)
- Reglamento específico para la Clase A3 a continuación

*** Introducción del “Tiempo de vuelta mínimo de referencia” para la clase A3**

Los vehículos de esta clase que sean más rápidos que el tiempo de vuelta mínimo de referencia (a juicio de los organizadores) serán asignados a la clase más adecuada, p.e. SP3. La regla del “Tiempo de vuelta mínimo de referencia” se explica más adelante. En tal caso el Director de Competición podrá decidir ajustar el BOP del coche en cuestión.

El motivo de añadir esta regla es el siguiente: *En interés del carácter deportivo (para “coches A3 demasiado rápidos”, así como para los “coches A3 de velocidad media”) se ha decidido asignar los “coches A3 demasiado rápidos” a otra clase adecuada. Al hacerlo, ambas categorías volverán a tener su competición en la clase final.*

Observación:

El “tiempo de vuelta mínimo de referencia” se añade para incrementar la competitividad y explícitamente no para ralentizar a los coches de esta clase. Por ello, el organizador tiene el derecho (para mantener el carácter deportivo del evento), de ajustar el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” a un nivel más adecuado si el rendimiento de los coches de esta clase así lo requiere.

Si existen razones importantes para hacerlo, se podrá hacer incluso durante el evento, p.e. después de la clasificación.

Regla del “Tiempo de vuelta mínimo de referencia” para la clase A3

Ya que por experiencia pueden haber diferencias excepcionales en el rendimiento (tiempo de vuelta) en la clase A3: En interés del carácter deportivo (para coches A3 más rápidos, así como los coches A3 de velocidad media) se ha decidido asignar los coches A3 más rápidos a otra clase, más adecuada (p.e. SP3). Al hacerlo, ambas categorías volverán a tener su competición en la clase final.

El “tiempo de vuelta mínimo de referencia” se ha elegido tras un análisis detallado de los resultados de carreras anteriores. Observando los resultados de carreras anteriores, se puede constatar que con el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” todos los coches (o al menos la mayoría) de los que permanecerán en la clase A3 no se verán ralentizados por esta regla.

El “tiempo de vuelta mínimo de referencia” será diferente en cada circuito y se especificará en el Anexo 0: Vehículos autorizados y Clases y/o en el Reglamento Particular de la carrera.

“Tiempo de vuelta mínimo de referencia” y penalizaciones para la clase A3

Como indicado anteriormente, los tiempos de vuelta serán tomados por el cronometraje oficial.

Si un coche es más rápido que el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” serán de aplicación las siguientes penalizaciones:

ENTRENAMIENTOS LIBRES/ENTRENAMIENTOS CALIFICATIVOS/ENTRENAMIENTOS NOCTURNOS

Si un coche resulta ser más rápido que el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” la penalización será decidida por el Director de Competición, que podrá decidir asignar el vehículo en cuestión a otra clase, más adecuada.

CARRERA

Si un coche es más rápido que el “tiempo de vuelta mínimo de referencia” la penalización será:

Penalización de 30 segundos por cada infracción

“Ocultación intencionada” (Sandbagging)

Cuando un equipo NO muestra el rendimiento real del coche o la combinación de coche y piloto (a propósito), esto se denomina: “Sandbagging”. Un buen ejemplo del “Sandbagging” es hacer (constantemente) vueltas cerca del tiempo de vuelta mínimo de referencia, incluso en caso de ser molestado por tráfico. P.e. un primer sector (extremadamente) lento,

que se recupera en el sector 2 y 3. Esto NO se considera como pilotaje deportivo. Por ello se implementarán reglas adicionales para evitar que los equipos hagan esto.
En el caso de que el Director de Competición reconozca/determine que un equipo está haciendo "sandbagging", el Director de Competición impondrá una penalización a su discreción.

Anexo 7 del Reglamento Técnico

Clase CUP1: Reglamento Técnico BMW M235i Racing Cup

Turismos de gasolina: BMW M235i Racing Cup: 3000cc Twin Turbo

Reglamento Técnico Aplicable:

- Capítulo II de este reglamento
- Anexo 10 de este reglamento (lista de clases)
- Reglamento específico para la Clase CUP1 a continuación

Clase CUP1: clase de copa para la BMW M235i Racing Cup

Reglamento técnico BMW235i:

Ya que se trata de una clase de copa específica para los BMW M235i, distinta a otras clases, será de aplicación el reglamento técnico específico de la Copa BMW M235i.

La última versión del reglamento técnico (incluyendo complementos existentes) de la BMW M235i Racing Cup será de aplicación, con la siguiente excepción:

La marca de neumáticos será especificada en el reglamento del evento. El tamaño es libre, el número de neumáticos no está restringido. Véase Anexo 2.

El reglamento deportivo para los BMW M235i será el mismo que para todas las demás clases.

Anexo 8 del Reglamento Técnico

Clase TCR: Reglamento técnico para coches TCR

Clase TCR: clase para coches TCR (Turismos: 2000cc Sobrealimentados (2015 y posteriores))

Reglamento Técnico Aplicable:

- Capítulo II de este reglamento
- Anexo 10 de este reglamento (lista de clases)
- Reglamento específico para la Clase CUP1 a continuación

Reglamento técnico para la clase TCR:

Ya que se trata de una clase específica para coches TCR, distinta a otras clases, será de aplicación el reglamento técnico específico de TCR:

Están autorizados todos los coches con un FORMULARIO TÉCNICO TCR. El promotor se reserva el derecho de aceptar exenciones.

Véase el Anexo 17 (Vehículos autorizados y clases).

Última versión de TCR International Series: Es de aplicación el reglamento Técnico 2016/2017 (incluyendo los complementos existentes) con las siguientes excepciones/regulaciones adicionales.

La última versión del reglamento técnico (incluyendo complementos existentes) de TCR será de aplicación, con la siguiente excepción/reglas adicionales:

- Neumáticos: La marca de neumáticos será especificada en el reglamento deportivo. El tamaño es libre, el número de neumáticos no está restringido.
- Frenos: las pastillas de freno son libres
- Frenos: Los discos de freno son libres, salvo el material de disco de freno (acero) y el diámetro
- Frenos: La refrigeración de frenos es libre (p.e. ventiladores eléctricos) con las siguientes limitaciones*
-
- Amortiguadores: Están permitidas marcas y tipos de amortiguadores y muelles alternativos, según el Anexo 1.
- Escape: La marca, el tipo y modificaciones son libres. Observación: ¡En toda circunstancia las mediciones de ruidos deberán encontrarse dentro de los límites especificados!
- Tanque de combustible: La capacidad máxima total es de 100 L** salvo que se especifique lo contrario en el FORMULARIO TÉCNICO TCR.
- Boca del tanque de combustible: Todos los vehículos deben estar capacitados para repostar directamente con una manguera de tipo comercial y en estaciones de servicio habituales. Por ello, la apertura para el repostaje en el tanque debe estar equipada para esta operación.
(véase art. 21.3 Combustible/repostaje en el capítulo I)
- Precinto del motor: Es libre (es decir que está permitido retirarlo y está permitido revisar el motor en cualquier lugar). El motor debe cumplir con el FORMULARIO TÉCNICO
- Precintaje de cajas de cambio: Es libre (es decir que está permitido retirarlo y está permitido revisar la caja de cambios en cualquier lugar). La caja de cambios debe cumplir con el FORMULARIO TÉCNICO
- Grabación de datos: El coche debe estar equipado con un grabador de datos, incluyendo sensor de presión según el art. 4.10 del capítulo II del Reglamento Deportivo & Técnico. Los datos grabados deberán permanecer a disposición del organizador
- Reglamento Particular: Diferencias/excepciones/reglas adicionales/exenciones como descritas en el Reglamento Particular del evento específico.

*Refrigeración de los frenos

- Siempre y cuando los agujeros de refrigeración por aire en el guardabarros delantero sean de acuerdo con el reglamento de TCR.
- Frenos delanteros y traseros: las placas de protección son libres.
- Está permitido un máximo de dos tubos para llevar el aire hacia los frenos de cada rueda. La sección total interior de uno o ambos tubos de aire no deberá ser superior a los 227 ccm. Esto corresponde por ejemplo a una sección de 12 cm de diámetro para 2 tubos iguales o 17 cm para un solo tubo. Las mangueras de aire no deberán sobresalir del perímetro del vehículo visto desde arriba.

** SEAT modelo 2014/2015 DSG (TCN2-C-001), (Este modelo SEAT 2014/2015 sin "SEAT KIT 1 aero package") tiene permitido tener una capacidad total del tanque de combustible de 115 L

Capacidad del tanque de combustible: 55 lts. Tanque estándar con bomba de flujo de combustible adicional Y tanque de combustible adicional opcional de 60 lts (LR). Es decir, en total, 115 L de capacidad de tanque de combustible.

Para este coche también, la cantidad de repostaje máxima permitida, como se indica en: Anexo 10 (del Reglamento Técnico

Vehículos autorizados y clases) es de aplicación.

Para compensar esta ventaja, esto será tenido en cuenta en el BOP del coche.

Rogamos tener en cuenta, que en el caso de que el SEAT 2014/2015 DSG sea actualizado con el KIT1 (aero package), de cumplir completamente con el FORMULARIO TÉCNICO TCR para el SEAT 2016 DSG (cert. núm. 004). Es decir que en este caso, el tanque de combustible también se debe modificar para que sea un tanque de seguridad de 100 L (SEAT "KIT2").

El reglamento deportivo para la clase TCR será el mismo que para todas las demás clases.

Equilibrio de prestaciones

El promotor decidirá sobre el equilibrio de prestaciones, que será publicado en el reglamento particular del evento.

P.e.

- Peso*
- Altura de carrocería**
- Cantidad de repostaje máx.
- Restrictores
- Presión de refuerzo del turbo
- Etc.

Peso*

Peso mínimo: sin piloto y tanque de combustible vacío.

**Altura de carrocería

Salvo que se indique explícitamente lo contrario en este u otro reglamento particular, la altura mínima de carrocería debe ser respetada por todo el área inferior del vehículo.

Anexo 9 del Reglamento Técnico

Clase SP3-GT4: Reglamento técnico para Coches Especiales (regulado por "tiempo de vuelta mínimo de referencia")

Reglamento Técnico Aplicable:

- Capítulo II de este reglamento
- Anexo 1 de este reglamento
- Anexo 10 de este reglamento (lista de clases)
- Reglamento específico para la Clase SP3-GT4 a continuación

Introducción

El grupo SP3-GT4, coches excepcionales es una clase prevista en general para coches GT4.

El nivel de rendimiento, regulado por el tiempo de vuelta mínimo (como referencia, aprox. 3,5 kg/CV o más), es comparable aproximadamente con el de los coches GT4.

A pesar de que la clase SP3-GT4 se ha previsto en general para coches GT4, también se podrá aceptar la siguiente gama de coches:

Coches, que desde la perspectiva de las prestaciones se adaptan al tiempo de referencia mínima que se describe más abajo.

- Vehículos de gasolina y diesel
- P.e. vehículos que no corresponden a ninguna otra clase
- P.e. vehículos que no se aceptan en ninguna otra clase
- P.e. coches que disponen de un motor casi de producción o puesta a punto limitada
- P.e. vehículos no homologados

Como guía, se trata de coches con aprox. 3,5 kg/CV o más. Esto es aproximadamente el rendimiento similar al de un GT4 o menos.

Sin embargo, para evitar vehículos demasiado rápidos, el rendimiento de los vehículos en esta clase será regulado mediante el "tiempo de vuelta mínimo de referencia".

(p.e. Aston Martin V8 Vantage N24/GT4, BMW Z4M Coupe, BMW M3 GT4, Nissan 350Z/370Z, Maserati GT MC GT4, Chevrolet Camaro, Lotus Evora, Lotus Exige GT4, Porsche Cayman, Donkervoort D8 GT, Corvette C6 GT4, Ginetta G50 Cup/GT4, Peugeot 207 Spider, Saker sports car, Solution F Silhouette, Gomez Competition GC10.2 Silhouette)

La regla del "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" se explica más adelante:

El motivo de añadir esta regla es el siguiente:

En interés del carácter deportivo de esta clase, evitar que haya algunos coches (o incluso sólo uno) que sean excepcionalmente rápidos y por ello dispongan de una ventaja excesiva.

Este "tiempo de vuelta mínimo de referencia" se establecerá de tal manera que la mayoría de coches (o incluso todos) de esta clase no se vean ralentizados por esta regla. Y además, se quiere evitar que haya algunos coches (o incluso sólo uno) que sean excepcionalmente rápidos y por ello dispongan de una ventaja excesiva.

Observación:

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" se añade para incrementar la competitividad y explícitamente no para ralentizar a los coches de esta clase. Por ello, el organizador tiene el derecho (para mantener el carácter deportivo del evento), de ajustar el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" a un nivel más adecuado si el rendimiento de la mayoría de coches de esta clase así lo requiere.

Si existen razones importantes para hacerlo, se podrá hacer incluso durante el evento, antes de la carrera, después de la clasificación.

Regla del "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" para la clase SP3-GT4

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" es una limitación fija del tiempo de vuelta. Los coches de esta clase NO tienen permitido superar este límite. Por ejemplo, si el "tiempo de vuelta mínimo de referencia mínimo" es de 2min10s, los coches de esta clase NO tendrán permitido marcar tiempos de vuelta inferiores a los 2min10. Si un coche de esta clase es (inesperadamente) ligeramente más rápido que este "tiempo de vuelta mínimo de referencia" el equipo será sancionado con una penalización de tiempo. Si un coche de esta clase es claramente más rápido (a decisión del Director de Competición) que este "tiempo de vuelta mínimo de referencia" el coche podrá ser reasignado a una clase superior. Esta regla se ha elegido en lugar de regulaciones y limitaciones técnicas, como pueden ser restrictores de aire, restricciones en la gestión del motor u otras restricciones. Así, la regla principal en esta clase es el "tiempo de vuelta mínimo de referencia".

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" será diferente en cada circuito y se especificará en: Anexo 10: Vehículos autorizados y clases.

1. Vehículos autorizados

El grupo SP3-GT4, coches excepcionales es una clase prevista en general para coches GT4.

Vehículos autorizados son aquellos, que desde la perspectiva de las prestaciones se adaptan al tiempo de referencia mínima.

Para evitar vehículos demasiado rápidos, el rendimiento de todos los coches en esta clase será regulado mediante el "tiempo de vuelta mínimo de referencia".

Sólo el promotor podrá decidir sobre la admisión de un coche y sobre eventuales exenciones.

"Tiempo de vuelta mínimo de referencia"

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" será diferente para cada circuito y se especificará en el reglamento particular. El tiempo de vuelta de cada coche será tomado por el cronometraje oficial de la organización.

En interés del carácter deportivo, cada vehículo (del grupo de coches excepcionales) será aceptado sobre una base individual. Esto significa incluso que aceptar a un coche para el grupo de coches excepcionales no implica automáticamente que se vaya a aceptar a otro coche del mismo tipo.

Al participar en la clase SP3-GT4 y si el coche es (por casualidad) demasiado rápido a discreción del Director de Competición, el equipo aceptará y colaborará con cualquier tipo de equilibrio de prestaciones.

Por motivos de seguridad sólo se admitirán coches silueta cerrados.

No se aceptarán coches con ruedas descubiertas, es decir que las ruedas deberán estar completamente cubiertas por la carrocería original.

También por motivos de seguridad sólo se admitirán coches con un peso mínimo de 750 kg.

- Menos de 3000cc: Peso mínimo: 750 kg

Según el Anexo J Art. 277-3:

- Entre 3000 cm3 y 4000 cm3 Peso mínimo: 780 kg
- Entre 4000 cm3 y 5000 cm3 Peso mínimo: 860 kg
- Entre 5000 cm3 y 6500 cm3 Peso mínimo: 960 kg
- Más de 6500cm3 Peso mínimo: 1100kg

Sólo el promotor podrá decidir sobre la admisión de un coche y sobre eventuales exenciones.

No existe una subdivisión de clases de cubicaje ni cilindrada para el grupo SP3-GT4.

Todos los coches de este grupo deben cumplir con las siguientes prescripciones.

Salvo que se especifique explícitamente en este anexo y aparte del cubicaje, el número de cilindros y el peso, los vehículos de este grupo deben cumplir con las prescripciones técnicas de este reglamento.

P.e. las prescripciones de seguridad y limitación de ruidos son aplicables para todos los vehículos, según el artículo 3 del capítulo II.

Motor

La marca y el tipo del motor son libres. Si la marca del motor es diferente al fabricante del vehículo, deberá indicarse en el formulario de inscripción.

Tanque de combustible

El tanque original podrá sustituirse por un tanque de seguridad FT3-1999, FT3, 5 o FT5 según el artículo 253.14 del Anexo J del CDI, con una **capacidad máxima de:** Véase Anexo 10: Vehículos autorizados y clases

¡Deberán tomarse medidas para evitar la fuga de combustible en todas las situaciones (incluso en caso de rebose al repostar)!

También está permitido montar un tanque de seguridad adicional homologado por la FIA (FT3 1999, FT3.5 o FT5) en combinación con el tanque original, siempre y cuando la capacidad total no exceda el límite correspondiente de cada una de las clases.

2. Equilibrio de prestaciones (general)

Si un coche tiene una ventaja o desventaja exagerada en comparación con otros coches como resultado del tipo de motor y/o calidad especiales del chasis o las condiciones de la pista, y por la composición de pilotos, el promotor tiene el derecho de compensar las prestaciones de cada coche para maximizar la igualdad de rendimiento. Esta compensación puede ser un peso mínimo superior o inferior. El promotor también tiene el derecho de rechazar una composición de pilotos profesionales.

Esta compensación también puede ser de cualquier otro tipo, p.e. un límite superior o inferior para la cantidad de repostaje, añadiendo un restrictor, aplicando una penalización de tiempo y/o cualquier otro tipo de compensación. Una medida de equilibrio de prestaciones como esta puede ser aplicada en cualquier momento durante el evento, entrenamientos, clasificación y durante la carrera.

Esta regla podrá ser aplicable para vehículos diesel, por ello se podrá prescribir la cantidad de repostaje para vehículos diesel sobre una base individual y/o en el reglamento particular.

3. Equilibrio de prestaciones (peso y cantidad de repostaje)

Como descrito, esta clase SP2-GT4 se ha previsto para una gran variedad de vehículos. Por ello puede ser que hayan diferencias de prestaciones entre vehículos en esta clase.

Para equilibrar estas diferencias e incrementar la competición, hay un equilibrio (BOP) en peso y cantidad de repostaje. El promotor se reserva el derecho de aplicar también un método diferente o adicional para el equilibrio de prestaciones, en cuyo caso será descrito en el Reglamento Particular del evento específico.

Véase Anexo 10: Vehículos autorizados y clases.

4. Equilibrio de prestaciones (especial)

La clase TCR se considera como la categoría máxima de las 24H TCE SERIES. Con el fin de no limitar los tiempos de vuelta de la clase SP3-GT4 de una manera poco conveniente, el promotor introducirá un BOP especial para la clase SP3-GT4. Esto seguirá permitiendo que los equipos SP3-GT4 tengan tiempos de vuelta más rápidos que los coches TCR.

Esta implementación del BOP especial dependerá de las características del circuito y por ello puede ser de cualquier tipo. P.e. modificación de la cantidad máxima de repostaje, paradas en boxes adicionales, tiempos de parada en boxes mínimos, penalizaciones en tiempo de BOP. tiempo de repostaje mínimo, reducción de vueltas, etc.

Ya que la clasificación del BOP depende de las características del circuito, esta implementación será publicada en el Reglamento Particular del evento específico.

5. "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" y penalizaciones

Como indicado anteriormente, los tiempos de vuelta serán tomados por el cronometraje oficial.

Si un coche es más rápido que el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" serán de aplicación las siguientes penalizaciones:

ENTRENAMIENTOS LIBRES

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" NO se aplicará durante los entrenamientos libres.

CALIFICACIÓN

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" NO se aplicará durante los entrenamientos calificativos.

ENTRENAMIENTOS NOCTURNOS

El "tiempo de vuelta mínimo de referencia" NO se aplicará durante los entrenamientos nocturnos.

CARRERA

Si un coche de la clase SP3-GT4 es más rápido que el "tiempo de vuelta mínimo de referencia" establecido para esta clase:

Cada infracción: Penalización de 30 segundos.

En caso de múltiples infracciones, a discreción del Director de Competición, quien podrá aplicar la regla del equilibrio de prestaciones antes descrita.

JOKERS de evasión

Podría ocurrir, que un piloto sea más rápido que el "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" por casualidad.

Para evitar penalizar a un piloto tras el primer incidente, cada equipo recibirá 3 (TRES) "JOKERS DE EVASIÓN" con los cuales evadir la penalización en el muy poco probable caso que superen el límite. Esto significa que el equipo puede utilizar 3 veces el "JOKER DE EVASIÓN" (es decir para 3 vueltas).

Este "JOKER DE EVASIÓN" sólo será aceptado si el equipo comunica el incidente por escrito en un plazo máximo de 60 minutos tras ocurrido.

Si el incidente NO es comunicado en un plazo de 60 minutos o después de que se hayan utilizado los 3 "JOKERS DE EVASIÓN", cada incidente será penalizado como se describe arriba.

"Ocultación intencionada" (Sandbagging)

Cuando un equipo NO muestra el rendimiento real del coche o la combinación de coche y piloto (a propósito), esto se denomina: "Sandbagging". Un buen ejemplo del "Sandbagging" es hacer (constantemente) vueltas cerca del tiempo de vuelta mínimo de referencia, incluso en caso de ser molestado por tráfico. P.e. un primer sector (extremadamente) lento, que se recupera en el sector 2 y 3. Esto NO se considera como pilotaje deportivo. Por ello se implementarán reglas adicionales para evitar que los equipos hagan esto.

En el caso de que el Director de Competición reconozca/determine que un equipo está haciendo "sandbagging", el Director de Competición impondrá una penalización a su discreción.

6. Elección preliminar: Procedimiento BOP / tiempo de vuelta mínimo de referencia:

Cada equipo en las clases SP es libre de hacer su elección (estratégica) entre tiempo de vuelta mínimo de referencia en combinación con una cantidad máxima de repostaje y peso del vehículo. (La elección es libre y NO depende del tiempo de calificación).

La tabla de BOP aplicable, incluyendo los tiempos de vuelta mínimos de referencia, será indicada en el Reglamento Particular del evento específico (véase también ejemplo en las siguientes páginas).

- Publicación de la tabla BOP, incluyendo tiempos de vuelta mínimos de referencia. Véase el Reglamento Particular del evento.
- Elección preliminar (tiempo de vuelta mínimo de referencia y cantidad máx. de repostaje) hecha por los equipos. Cada equipo SP recibirá el "FORMULARIO DE TIEMPO DE VUELTA MÍNIMO DE REFERENCIA" para la carrera específica, con el fin de realizar la elección preliminar. De preferencia antes del evento, pero a más tardar durante las verificaciones administrativas.
- Las elecciones de todos los equipos SP serán presentadas y decididas durante el briefing adicional para jefes de equipos de la clase SP.
- Publicación oficial del BOP / tiempo mínimo de referencia de todos los equipos de las clases SP.

EJEMPLO

FORMULARIO para el "Tiempo de vuelta mínimo de referencia" (aplicable para la clase SP2-GT4)

Aplicable para el "CIRCUITO EJEMPLO"

Nº de competición:	Box:	Nombre del equipo:
--------------------	------	--------------------

FORMULARIO para el tiempo de vuelta mínimo de referencia

El FORMULARIO para el tiempo de vuelta mínimo de referencia debe ser relleno, firmado y entregado en la secretaría del evento a más tardar 15 minutos después de la finalización de los entrenamientos calificativos. Esto es válido para TODOS los equipos de la clase SP2-GT4.

Cada equipo en la clase SP2-GT4 básicamente es libre de hacer su elección (estratégica) entre tiempo de vuelta mínimo de referencia en combinación con una cantidad máxima de repostaje. (La elección es libre y NO depende del tiempo de calificación).

MARQUE SU ELECCIÓN CON UN CÍRCULO (combinación de peso mínimo y tiempo de vuelta mínimo de referencia)

SOLO aplicable para la clase SP3-GT4							
Clase	Cilindrada	Tiempo de vuelta mínimo de referencia	Cantidad de repostaje máx.				
			Peso mínimo 750 kg	Peso mínimo 1000 kg	Peso mínimo 1100 kg	Peso mínimo 1200 kg	Peso mínimo 1300 kg
SP3-GT4	N/A	24H Dubai: 2min10	70 L	80 L	90 L	100 L	110 L
		24H Dubai: 2min11	80 L	90 L	100 L	110 L	120 L

Antes del inicio de la carrera, cada equipo de la clase SP2-GT4 recibirá la pegatina MAX REFUELLING (repostaje máx.) que deberá colocarse sobre el número de competición en el lado de la boca de repostaje.

NOMBRE DEL EQUIPO: NOMBRE DEL JEFE DE EQUIPO:
.....

NÚMERO DE COMPETICIÓN: FIRMA

BOX:

Anexo 10 del Reglamento Técnico Vehículos autorizados y clases:

Clases, incluyendo peso mínimo, cantidad máxima de repostaje.

Y para algunas clases, caso de ser aplicable, se especifican las cifras de equilibrio de prestaciones (BOP) y el "tiempo de vuelta mínimo de referencia".

En relación con la cantidad de repostaje máxima y la capacidad del tanque de combustible, véase el final de este anexo.

Turismos de gasolina y diesel, hasta 3500cc

Clase	Cilindrada		Peso mínimo	Cantidad de repostaje máx.	Observaciones	
D1	Coches diesel, hasta 2000cc		1100 kg	100L	Tiempo v. mín ref.* Véase Reglamento Particular del evento específico	
			1200 kg	120L		
A2	Gasolina (hasta - 2.000cc)	hasta 1.300cc	710 kg	80 L	Tiempo v. mín ref.* Véase Reglamento Particular del evento específico	
		1.300 - 1.400cc	760 kg	80 L		
		1.400 - 1.600cc	820 kg	90 L		
		1.600 - 1.800cc	900 kg	100 L		
		1.800 - 2.000cc	980 kg	100 L		
	Gasolina Motores sobrealimentados (hasta 1.650cc)	Motores sobrealimentados hasta 1.650cc	1000kg	70 L		
		Peugeot RCZ 1.600cc / Turbo	1100 kg	80 L		
A3	Gasolina (2.000 - 3.500cc)	2.000 - 2.500cc	1000 kg	120 L	Tiempo v. mín ref.* Véase Reglamento Particular del evento	
		2.500 - 3.000cc	1100 kg	120 L		
		3.000 - 3.500cc	1200 kg	120 L		
	Gasolina Motores sobrealimentados (1.650 - 2.000cc)	Peugeot 208 GTI 1.600cc / Turbo	1050 kg	85 L		
		1.650 – 1.800cc	1000 kg	120 L		p.e. Seat Leon MK1
		1.800 – 2.000cc	1000 kg	90 L		p.e. Seat Leon MK2, Opel Astra (NO coches TCR)
			1100 kg	100 L		
	Diesel 2.000 – 3000cc	2.000 – 2.500cc	1100 kg	85 L		
		2.500 – 3.000cc	1200 kg	85 L		
	CUP 1	BMW M235i Cup	3.000cc Twin Turbo	Observaciones		Observaciones
TCR	Motores sobrealimentados 2.000cc		Véase art. 5b	100 L	(Modelos 2015 y más jóvenes)	
VW Fun Cup	Volkswagen Fun Cup		Pendiente de publicación	Pendiente de publicación		

Según el art. 18.1.1 del reglamento, el promotor decidirá sobre la posibilidad de conceder eventuales exenciones.

*Los vehículos D1 diesel que sean más rápidos que el tiempo de vuelta mín. de ref. serán asignados a la clase más adecuada, p.e. A2

*Los vehículos A2 que sean más rápidos que el tiempo de vuelta mín. de ref. serán asignados a la clase más adecuada, p.e. A3

*Los vehículos A3 que sean más rápidos que el tiempo de vuelta mín. de ref. serán asignados a la clase más adecuada, p.e. SP3-GT4

Clase TCR

Marca & tipo	Peso mínimo	Cantidad de repostaje máx.	Altura de carrocería	Formulario Técnico (TCR)	Observaciones
ALFA ROMEO GIULIETTA TCR	Pendiente de publicación	100 L	80mm	Cert. Núm. 006	
AUDI RS3 LMS	Pendiente de publicación	100 L	Pendiente de publicación	Pendiente de publicación	
FORD FOCUS TCR	Pendiente de publicación	100 L	80mm	Pendiente de publicación	
HONDA CIVIC TCR	1230	100 L	80mm	Cert. Núm. 001	
KIA CEE'D TCR	Pendiente de publicación	100 L	Pendiente de publicación	Pendiente de publicación	
OPEL ASTRA TCR	Pendiente de publicación	100 L	80mm	Pendiente de publicación	
PEUGEOT 308 RACING CUP	Pendiente de publicación	100 L	70mm	Pendiente de publicación	
SEAT LEON CUP RACER (2015,DSG)	Pendiente de publicación	100 L	80mm	TCN2-C-001	
SEAT LEON TCR V2 DSG (2016)	Pendiente de publicación	100 L	80mm	Cert. Núm. 004	
SEAT LEON TCR V2 SEQ (2016)	Pendiente de publicación	100 L	80mm	Cert. Núm. 002	
SUBARU WRX STI TCR	Pendiente de publicación	100 L	Pendiente de publicación	Cert. Núm. 007	
VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR	Pendiente de publicación	100 L	Pendiente de publicación	Cert. Núm. 003	
¿Su (TCR) no aparece en esta lista? Por favor, consúltelo directamente por mail a info@creventic.com					

**Según el reglamento, sólo el promotor tendrá el derecho a decidir si autoriza a determinados vehículos.*

**Según el reglamento, el organizador se reserva el derecho de ajustar el equilibrio de prestaciones en cualquier momento durante el evento.*

Coches Excepcionales, clase SP3-GT4 (gasolina o diesel)

El grupo coches Especiales es una clase prevista en general para coches GT4, basado en el tiempo de vuelta mínimo de referencia (aprox. 3,5kg/CV o superior)

El nivel de rendimiento, regulado por el tiempo de vuelta mínimo, es comparable aproximadamente con el de los coches GT4.

Esta clase SP3-GT4 se ha previsto para la siguiente gama de coches:

- Coches, que desde la perspectiva de las prestaciones se adaptan al tiempo de referencia mínima que se describe en la siguiente tabla.
- P.e. vehículos que no son aceptados en ninguna otra clase
- P.e. coches que disponen de un motor casi de producción o puesta a punto limitada
- P.e. vehículos no homologados

(p.e. Aston Martin V8 Vantage N24/GT4, BMW Z4M Coupe, BMW M3 GT4, Nissan 350Z, Nissan 370Z, Maserati GT MC GT4, Chevrolet Camaro, Lotus Evora, Lotus Exige GT4, Porsche Cayman, Donkervoort D8 GT, Corvette C6 GT4, Ginetta G50 Cup/GT4, Lotus 2/Elven, Peugeot 207 Spider, Saker sports car, Solution F Silhouette, Gomez Competition GC10.2 Silhouette, Porsche Cayman GT4, Porsche Cayman Clubsport, Porsche Cayman Cup, Porsche Cayman MR)

Tabla de BOP / tiempo de vuelta mínimo de referencia para la clase SP3-GT4

KTM X-bow GT4: BOP establecido:

- Peso mínimo: 1150 kg
- Pboost máx es: 2,3bar (@ 1010mbar presión ambiental)
- Max rpm: 7000 rpm (en todas las marchas)
- El coche debe estar equipado con un grabador de datos, incluyendo sensor de presión según el art. 4.10 del capítulo II del Reglamento Deportivo & Técnico.
- Altura de carrocería es libre
- Cantidad de repostaje según tabla BOP SP3-GT4

Todos los demás vehículos SP3-GT4:

Clase	Cilindrada	Tiempo de vuelta mínimo de referencia	Cantidad de repostaje máx.				
			Peso mínimo 750 kg	Peso mínimo 1000 kg	Peso mínimo 1100 kg	Peso mínimo 1200 kg	Peso mínimo 1300 kg
SP3-GT4*	N/A	Véase el Reglamento Particular del evento.	60 L	70 L	80 L	90 L	100 L
		Véase el Reglamento Particular del evento.	70 L	80 L	90 L	100 L	110 L
		Véase el Reglamento Particular del evento.	80 L	90 L	100 L	110 L	120 L
		Véase el Reglamento Particular del evento.	90 L	100 L	110 L	120 L	120 L

*Según el reglamento, sólo el promotor tendrá el derecho a decidir si autoriza a determinados vehículos.

*Según el reglamento, el organizador se reserva el derecho de ajustar el equilibrio de prestaciones en cualquier momento durante el evento.

*Para vehículos diesel (ya que los vehículos diesel son más eficientes que los de gasolina) el promotor podrá decidir reducir la "cantidad máx. de repostaje" (p.e. en un 15%). El promotor tiene el derecho de hacerlo para vehículos individuales.

Coches Silueta, serán asignados a la clase más adecuada

Clase	Coche Silueta	Observaciones
Clase véanse observaciones	Solution F (3.500cc)	Siluetas tipo Solution F serán asignados a la clase SP3-GT4
	Gomez Competition GC10.2 (3.500cc/V6)	GC10.2 será asignado a la clase SP3-GT4
	¿Su coche silueta no aparece en esta lista? Consúltelo directamente por mail a info@creventic.com	

PARA TODAS LAS CLASES

CAPACIDAD DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE / CANTIDAD DE REPOSTAJE

Nota: La capacidad máxima del tanque de combustible para las siguientes clases es de 120 litros, salvo que se indique lo contrario específicamente:
Clases: D1, A2, A3, SP3-GT4 y VW Fun Cup

La **cantidad de repostaje máxima** mencionada en las anteriores tablas para todas las clases (salvo que se especifique explícitamente lo contrario) es la cantidad de repostaje máxima (en litros) por cada repostaje.

En todas las carreras de las 24H TCE SERIES esto se medirá automáticamente en la estación de repostaje.

Entre 2 repostajes los coches tienen que volver a pista. Es decir mínimo una vuelta de salida combinada con una vuelta de entrada (no siendo necesario pasar por la línea de meta).

Ejemplo:

Si en la tabla superior la cantidad de repostaje máxima para una clase específica es de 90 litros,

Está permitido tomar la salida de la carrera con un tanque completamente lleno de combustible.

Aún está permitido disponer de un tanque con una capacidad de 120 L.

Está permitido tomar la salida de la carrera con 120 L de combustible.

En cada parada en boxes siguiente, está permitido repostar un máximo de 90 L.

Así que en el caso de que se haga una parada en boxes con el tanque sólo medio lleno, está permitido repostar nuevamente un máximo de 90 L. Esto significa que se puede llenar el tanque completamente otra vez.