



500 km 2019

Reglamento Deportivo

ÍNDICE

1. ORGANIZACIÓN	2
2. OFICIALES	2
3. PARTICIPANTES	2
4. VEHÍCULOS ADMITIDOS	3
5. INSCRIPCIONES.....	3
6. TROFEOS.....	3
7. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.....	3
8. VERIFICACIONES TÉCNICAS	4
9. DESARROLLO DE LA PRUEBA.....	4
10. NÚMEROS PARA LA CARRERA Y PUBLICIDAD	7
11. NEUMÁTICOS	8
12. RESUMEN DE PENALIZACIONES Y SANCIONES.....	9



1. ORGANIZACIÓN.

El Comité Organizador está formado por:

- MotorLand Aragón C. D.
- V-Line Org.

Dicho Comité organiza la prueba denominada "500 km de Alcañiz" (30.11.19), la cual se regirá por orden de prelación de los siguientes reglamentos:

- a) Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Aragón.
- b) El Reglamento General del Campeonato de Aragón de Velocidad.
- c) El Presente Reglamento.

El Código Deportivo Internacional será de aplicación, con carácter prioritario, en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

2. OFICIALES

Los Oficiales se determinarán mediante anexo.

3. PARTICIPANTES

3.1. Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia de piloto definida en el Artículo 2º de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2019 y con validez para el año en curso.

3.2. Igualmente serán admitidos a participar los pilotos en posesión de licencia (a excepción de las licencias de debutantes) válida para 2019 (Artículo 2.5. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2019).

Asimismo, un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España podrá estar abierto a deportistas con licencia expedida por una ADN distinta a la de la RFEDA, si así se especifica en el Reglamento del Certamen y la Competición está inscrita en el calendario correspondiente, de acuerdo con la normativa establecida por la FIA en los artículos 2.3.6 y 2.3.9 del CDI

3.3. Los equipos estarán compuestos por un mínimo de dos y un máximo de cinco pilotos.

3.4. En los equipos de las Divisiones LMP3 y GT no están permitidos los equipos formados exclusivamente por pilotos profesionales, prioritarios o Elite. Cada equipo podrá tener un máximo de pilotos profesionales, prioritarios o Elite correspondiente al 50% de integrantes del equipo.

Consideración de piloto Profesional:

- Los que formen parte de la lista FIA de pilotos Platino, Oro y Plata.
- Pilotos que sean o hayan sido oficiales de alguna marca de automóviles.
- Aquellos que perciban o hayan percibido alguna retribución por sus servicios como piloto. (se excluyen a aquellos que no estén en activo con una edad superior a los 50 años).



Consideración de piloto Prioritario:

- Los que acrediten un resultado entre los tres (3) primeros clasificados de cualquier Trofeo monomarca, ya sea nacional o internacional.
Aquellos que hayan finalizado entre los cinco (5) primeros en cualquier certamen de monoplazas nacional o internacional.

Consideración de piloto Elite:

- Todos aquellos que figuren en la lista publicada en la web de V-Line Org.

En última instancia será el Comité Organizador quien determinará en función de la trayectoria deportiva, palmares personal, resultados de carreras o cualidades como piloto, quien será considerado como piloto Prioritario o Élite..

4. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Serán admitidos a tomar parte los vehículos descritos en el Reglamento Técnico de dicha prueba.

5. INSCRIPCIONES

- 5.1. Todos los equipos que deseen participar deberán enviar el impreso oficial de inscripción, debidamente rellenado al siguiente e-mail o número de fax de V-LINE ORGANIZACIÓN.

montse@vlineorg.com

Fax: 938 880 983

Se admitirán las inscripciones hasta las 18:00 horas del día 22 de Noviembre del 2019.

- 5.2. Los derechos de inscripción se establecen en **990€ + IVA**. Estos importes se entienden aceptando la publicidad facultativa del Organizador, de no ser así, será de 1.980 € + IVA.

El precio incluye el entrenamiento libre.

- 5.3. El número máximo de inscritos se fija en 60 vehículos, por orden de llegada de las solicitudes. En caso de sobrepasarse, el Comité Organizador se reserva el derecho a designar reservas y/o admitir algún equipo más a su exclusivo criterio.

- 5.4. El Comité Organizador se reserva el Derecho a rechazar una inscripción en conformidad a lo establecido en el Artículo 74 del CDI.

6. TROFEOS

- 6.1. Trofeos para los tres primeros clasificados de cada División: LMP3, CN, GT, GTC, GT4, TCR, D1, D2, D3 y D4.

- 6.2. Trofeo Damas: Tendrá derecho a este trofeo la primera dama clasificada de cada División.

- 6.3. Trofeo Juan Fernández: Tendrán derecho a este Trofeo todos aquellos pilotos nacidos en el año 1966 o anterior y se premiará al mejor de cada División.

7. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS



- 7.1. Las verificaciones administrativas se llevarán a cabo en el lugar, fecha y hora según el programa-horario.
- 7.2. Salvo autorización expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concursante/piloto que no haya pasado la verificación administrativa será autorizado a tomar parte en los entrenamientos ni carrera.

8. VERIFICACIONES TÉCNICAS

- 8.1. Ningún vehículo podrá tomar parte en los entrenamientos oficiales ni en carrera sin haber superado las verificaciones técnicas.
- 8.2. Las verificaciones previas se realizarán en un lugar designado del circuito y será imprescindible la presentación de la indumentaria de seguridad del piloto: mono, casco, hans, ropa interior, verdugo, calcetines, calzado y guantes, con la homologación vigente.
- 8.3. Verificaciones Técnicas de Oficio podrán realizarse antes, después o durante el mitin. Las Verificaciones Técnicas, sean de oficio o por reclamación de otro concursante, serán realizadas por los Comisarios Técnicos.
- 8.4. Las Verificaciones Técnicas derivadas de una reclamación se realizarán en el mismo circuito o donde estimen oportuno los Comisarios Deportivos.

9. DESARROLLO DE LA PRUEBA

- 9.1. Entrenamientos Oficiales Cronometrados.
- 9.1.1. La sesión de entrenamientos cronometrados será de 45 minutos ininterrumpidos y NO será necesario que lo hagan todos los pilotos del equipo. Los pilotos que no hagan dicha sesión, deberán tener un mínimo de CUATRO (4) vueltas cronometradas en los entrenamientos libres.
- 9.1.2. Durante la sesión de entrenamientos cronometrados, los mecánicos podrán realizar cualquier operación mecánica en el vehículo pero NO están permitidos los repostajes de combustible. En caso de realizarse se le anularán al equipo todos los tiempos de los entrenamientos cronometrados.
- 9.1.3. Una vez finalizada la sesión, los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado por espacio de 15 minutos, en el lugar que determine el Colegio de Comisarios Deportivos.
- 9.2. Salida Lanzada.
- 9.2.1. La parrilla tendrá una formación de 2x2 sin escalonamiento. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo/verde) manejado por el Director de Carrera o el Director de Competición.
- 9.2.2. Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor de su vehículo o mantener la posición de salida durante la vuelta de formación, debe tomar la salida de la carrera desde el final de la parrilla.
- 9.2.3. Al final de la vuelta de formación, si las condiciones de formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al "LEADING CAR", o vehículo de lanzamiento, realizar una o más vueltas suplementarias antes de efectuar la salida.



9.2.4. El piloto que ocupe la Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante **las 2 vueltas** de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos, que deberán mantener su posición, hasta que se dé la señal de salida. En caso contrario, el Pole Position será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos.

9.2.5. Si durante las vueltas de formación se genera un problema que dificultara gravemente la circulación, se presentará una bandera roja y un cartel de salida retardada comenzándose el procedimiento de salida completa nuevamente cuando se hubieran restablecido las condiciones necesarias.

9.2.6. Al final de las 2 vueltas de formación (eventualmente, de acuerdo con el artículo 9.2.5, al final de la última vuelta de formación) el vehículo de lanzamiento se retirará antes de la salida.

9.2.7. Una vez retirado el vehículo de lanzamiento el semáforo de salida se encontrará en rojo, pasándolo el Director de Carrera a verde, a partir de este momento ya se podrán efectuar adelantamientos.

9.3. Carrera

9.3.1. La parrilla de salida se establecerá con el mejor tiempo de cualquiera de los pilotos del equipo.

9.3.2. La duración de la carrera será de 240 minutos de resistencia ininterrumpidos.

9.3.3. Los pilotos que se salgan de pista podrán recibir ayuda externa mecánica o de los oficiales de pista para volver a la misma y podrán continuar en carrera.

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

9.4. Relevos

9.4.1. Un piloto podrá conducir un máximo de 120 minutos seguidos, debiendo transcurrir un mínimo de 50 minutos antes de poder volver a salir a pista. Ningún piloto podrá conducir más del 60% del tiempo total de carrera.

9.4.2. Aparte de lo indicado en el artículo 9.4.1. no se establece un número máximo ni mínimo de paradas, ni la duración de ellas, aunque los comisarios verificarán que los pilotos que entren en pista lleven los arneses debidamente colocados, siendo punible, a juicio de los Comisarios Deportivos, el incumplimiento de dicha norma. No se podrán soltar los arneses durante el trayecto que va de la entrada del Pit Lane, al box asignado a cada equipo.

9.5. Asistencia

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

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



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

9.5.4. En las paradas del vehículo durante la carrera, si se trabaja en la vía interior, sólo se autoriza la intervención al mismo tiempo de máximo cuatro (4) personas. Si hay 4 personas interviniendo sobre el coche, los pilotos sólo podrán ayudarse entre ellos a entrar y salir del vehículo para hacer el relevo. Si se trabaja dentro del box el número de personas es libre.

9.5.5. En el muro de Pit Lane sólo podrán permanecer, para tareas de información, cronometraje, etc. un máximo de 3 personas acreditadas por equipo. En cualquier caso deberán situarse exclusivamente frente al box asignado.

9.5.6. Si un piloto sobrepasa su box antes de haberse parado o a la salida de su box tiene problemas en su vehículo en la vía rápida, no puede volver el coche al box más que siendo empujado, siguiendo las instrucciones de los oficiales de Pit Lane.

9.5.7. En las paradas en box o en Pit Lane, el piloto deberá en todos los casos parar el motor, el cual podrá ser puesto en marcha sólo momentáneamente para pruebas y reglajes.

9.5.8. La velocidad en Pit Lane está limitada a 60 km/h.

9.6. Repostajes

9.6.1. Sólo se podrá repostar en una zona común para todos los equipos, que habilitará el circuito al final del pit-lane, convenientemente acondicionada, y que se especificará en el briefing.

9.6.2. El número máximo de personas autorizadas en el repostaje es de TRES (3), debidamente acondicionadas con mono ignífugo, guantes y sotocasco. Al menos una de ellas tendrá la labor exclusiva de portar un extintor de un mínimo de cuatro (4) kilos para posibles situaciones de emergencia.

9.6.3. El número de repostajes durante la celebración de la carrera es libre.

9.6.4. Únicamente se autorizan los siguientes sistemas de repostaje:

- a) Petacas ó bidones con un máximo de 60 litros de capacidad, accionados mediante bombas mecánicas o por gravedad y equipados con manguera flexible y pistola.
- b) Depósitos de 25 litros con bocas de llenado FIA.
- c) Torres FIA (únicamente en las categorías LMP3, CN, GT, GTC y GT4).

Están prohibidos utilizar embudos y bombas eléctricas.

9.6.5. Será obligatorio utilizar un cubre rueda ignífugo que cubra la mitad superior de la rueda más cercana a la boca de gasolina, con el fin de evitar riesgos en caso de que se derrame gasolina.

9.6.6. El mono de la Asistencia y las Petacas, bidones o depósitos, podrán ser Verificados en las Verificaciones Técnicas previas.

9.6.7. Mientras se efectúe el repostaje, el equipo no podrá realizar ninguna otra operación en el vehículo y este debe estar con el motor (a excepción de los vehículos turbo), y luces parados. Se autoriza utilizar una batería de apoyo para el posterior arranque del vehículo, si esto fuera necesario.



9.7. Safety Car

9.7.1. Cuando se dé la orden de intervención del vehículo de seguridad, todos los puestos de señalización, desplegarán banderas amarillas agitadas y enseñarán un panel blanco con las siglas "SC" rotuladas en negro. En la línea de salida se encenderán las luces amarillas intermitentes del semáforo de salida. Esta señalización se mantendrá hasta el final de la intervención del Safety Car.

9.7.2. El Safety Car, con sus rotativos destellantes encendidos, se incorporará al circuito siempre desde la salida de Pit Lane, sin importar dónde se encuentra el líder de la carrera.

9.7.3. Todos los vehículos de competición se alinearán detrás del vehículo de seguridad, Safety Car, a excepción de que desde el vehículo de seguridad se indique lo contrario.

9.7.4. Cuando lo ordene el Director de Carrera, el observador a bordo del vehículo utilizará una luz verde para indicar a todos los participantes que se encuentren en la cola, entre él y el líder de la carrera, que deben adelantarlo. Estos vehículos continuarán a velocidad reducida y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen nuevamente la cola de vehículos detrás del vehículo de seguridad.

9.7.5. El Safety Car se utilizará, al menos hasta que todos los participantes se encuentren en orden detrás de él.

9.7.6. Mientras se encuentre operando el Safety Car, los vehículos participantes podrán entrar en boxes para realizar reparaciones, repostar o cambiar de piloto. Durante el tiempo que el Safety Car esté en pista el semáforo de salida del Pit Lane permanecerá abierto, salvo cuando la caravana de carrera alcance la curva de entrada en recta, y hasta que el último de los integrantes de dicha caravana alcance el final de recta, permaneciendo el semáforo en rojo mientras sé de esta circunstancia. El manejo del semáforo de salida de boxes será competencia del Director de Carrera.

9.7.7. Cuando el director de carrera ordene retirarse al Safety Car, este apagará los rotativos destellantes y entrará al Pit Lane al final de esa vuelta. Asimismo, y cuando los vehículos de competición se estén aproximando a la línea de salida, se encenderá la luz verde en el semáforo, estando estrictamente prohibido el adelantamiento hasta que se sobrepase la línea de cronometraje.

9.8. Fin de Carrera

9.8.1. Al término del tiempo establecido para la carrera, desde la salida, se dará la señal de llegada al paso del participante que figure en cabeza de carrera.

9.8.2. Vista la bandera de fin de carrera, y una vez pasada la línea de llegada, debe reducirse inmediatamente la velocidad y seguir las instrucciones de los Oficiales.

9.8.3. Serán considerados como CLASIFICADOS todos aquellos equipos que hayan recorrido el 75% de la distancia total cubierta por el primer clasificado de su División.

10. NÚMEROS PARA LA CARRERA Y PUBLICIDAD

10.1. Los números a utilizar en la carrera serán facilitados por el Comité Organizador.



10.2. Para poder tomar parte, tanto en los entrenamientos oficiales como en la carrera, todos los vehículos deberán portar la publicidad obligatoria y facultativa.

10.3. Está permitido a los participantes mostrar en la vestimenta, así como en el vehículo, publicidad comercial, siempre que:

- a) Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de la FIA y/o la Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.).
- b) Respeten estrictamente los lugares previstos por el organizador para su publicidad, salvo excepción acordada por el Comité Organizador.

Cualquier publicidad contraria a los patrocinadores de la carrera deberá ser autorizada expresamente por el Comité Organizador.

10.4. Publicidad obligatoria.

10.4.1. Coche y piloto: La publicidad deberá ir situada según se indique en el Anexo 1. La correcta colocación de la publicidad será requisito imprescindible para tomar parte en la prueba. Los Dorsales, adhesivos y parches del mono de la publicidad serán suministrados por el Comité Organizador.

10.4.2. Queda bajo la responsabilidad directa de cada concursante la correcta colocación de toda la publicidad en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba. Cualquier piloto o concursante que no respete la colocación de la publicidad, no será autorizado a tomar la salida.

11. NEUMÁTICOS

11.1. Los únicos neumáticos autorizados serán los de las marcas MICHELIN, DUNLOP, PIRELLI, HANKOOK, YOKOHAMA y NANKANG y el número máximo de neumáticos de seco a utilizar para los entrenamientos cronometrados y carrera serán ocho (8), a excepción de las Divisiones LMP3, CN, GT, GTC y GT4 que tendrán un máximo de doce (12). El número de neumáticos de lluvia a utilizar es libre.

Para el marcaje de neumáticos, todos los equipos deberán anotar el número del código de barras de los neumáticos en la hoja que se les facilitará a tal efecto y entregarlo al Delegado Técnico en las verificaciones Técnicas.

11.2. Toda modificación o tratamiento, como la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, está totalmente prohibido.

11.3. El uso y/o la mera presencia de calentadores de neumáticos o cualquier mecanismo que permita calentarlos durante toda la duración de la prueba está prohibido. El incumplimiento de este punto será sancionado por los Comisarios Deportivos.

11.4. Si un equipo estropea uno o varios neumáticos marcados en la sesión de entrenamientos cronometrados, los Comisarios Técnicos deberán evaluar si dichos neumáticos están en condiciones de ser usados en la carrera. Si por motivos de seguridad los Comisarios Técnicos acuerdan que no son utilizables, el equipo afectado podrá remarcar el mismo número de neumáticos rotos, con otros de nuevos o usados.



12. RESUMEN DE PENALIZACIONES Y SANCIONES

ARTÍCULO	MOTIVO	SANCIÓN
3.4	Rebajar el tiempo máximo permitido en más de 10 vueltas	Exclusión
9.1.1	No haber hecho las 4 vueltas mínimas antes de tomar la carrera	A criterio de los Comisarios Deportivos
9.2.7	Adelantar antes del semáforo verde en la salida	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 2 vueltas por cada coche adelantado
9.3.4	Reincorporarse a la carrera sin autorización expresa	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión
9.4.1	Conducir más de 120 minutos seguidos, no respetar el descanso de 50 minutos o conducir un piloto más del 60% total de carrera	1 vuelta por minuto o fracción de minuto de diferencia
9.4.2	Aflojarse o soltarse los arneses antes de llegar al box o salir sin atarse correctamente	A criterio de los Comisarios Deportivos
9.5.2	Empujar el vehículo por la Vía Rápida	A criterio de los Comisarios Deportivos
9.5.4	Intervenir en el coche más de 4 mecánicos en la vía interior del Pit Lane	1 vuelta. Se duplicarán el número de vueltas por cada reincidencia.
9.5.6	Conducir marcha atrás en el Pit Lane	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión
9.5.8	Circular por el Pit Lane a más de 60 km/h	A criterio de los Comisarios Deportivos
9.6	No respetar la normativa de repostaje	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión
9.7.6	No respetar el semáforo de salida de Pit Lane	2 vueltas
9.7.6	Adelantar antes de cruzar la línea de cronometraje una vez retirado el Safety Car	A criterio de los Comisarios Deportivos, como mínimo un Drive Trough



Este resumen de penalizaciones no es limitativo, y los Comisarios Deportivos podrán decidir sobre cualquier infracción o circunstancia no reflejada en este Artículo.

El Comité Organizador, 19-06-2019