



REGLAMENTO DEPORTIVO

España Historic Endurance

INDICE

- ART.1: Organización
- ART.2: Orden de prelación
- ART.3: Aspirantes
- ART.4: Vehículos admitidos
- ART.5: Inscripciones
- ART.6: Pruebas puntuables
- ART.7: Distancia a recorrer
- ART.8: Números de competición, nombres y publicidad obligatoria
- ART.9: Sistema de cronometraje
- ART.10: Verificaciones administrativas y técnicas
- ART.11: Entrenamientos oficiales cronometrados
- ART.12: Carreras
- ART.13: Parada en Pit. Cambio de piloto
- ART.14: Clasificación
- ART.15: Puntuación
- ART.16: Penalidades
- ART. 17: Específicos
- ART.18: Estabilidad del Reglamento
- ART.19: “Espíritu” del España Historic Endurance
- ART.20: Aplicación e interpretación del Reglamento



ARTÍCULO 1. ORGANIZACIÓN

1.1 Race Ready con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) organiza para la temporada de 2019 una manifestación deportiva reservada de nombre España Historic Endurance

1.2 El Comité Organizador de las EHE 2019 estará formado por:

- Diogo Ferrao
- Guillermo Velasco
- Micaela Moreira

Delegado Técnico

- Manuel Moisés

ARTÍCULO 2. ORDEN DE PRELACIÓN

La aplicación de los Reglamentos, por orden de preferencia serán los siguientes:

- a) El anexo K de la FIA y el código Deportivo Internacional
- b) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos Trofeos y Copas de España.
- c) El Reglamento Deportivo de los Campeonatos Trofeos y Copas de España de velocidad en Circuito 2019.
- d) El Reglamento del España Historic Endurance
- e) El Reglamento Particular de la prueba.

El C.D.I., será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, apelaciones y reclamaciones.

2.1 Todos los casos no previstos en el presente reglamento o en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación serán resueltas por el Comité Organizador de este Certamen.

2.2 Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

2.3 El comité organizador no se hace responsable de las decisiones que puedan tomar los Oficiales de las pruebas, siendo estos los únicos que pueden aplicar los Reglamentos en cada caso.



ARTÍCULO 3. ASPIRANTES

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, así como en la normativa de licencias de la R.F.E. de A. con validez para el año en curso.

Igualmente serán admitidos a participar los deportistas en posesión de Licencia expedida por un país miembro o “asimilado FIA” de la Unión Europea válida para 2019 (Artículo 2.4. de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2019).

3.2 Equipamiento para Conductores

a) De acuerdo con lo descrito en el artículo 2.1.14 del Apéndice K de FIA.

ARTÍCULO 4. VEHÍCULOS ADMITIDOS

4.1 – Serán admitidos a participar los vehículos invitados que cumplan las normativas establecida en el anexo K del C.D.I. Los vehículos admitidos serán invitados para participar en cada evento. Con el fin de resaltar el espíritu “Gentleman Driver” de la Serie, se admitirán preferentemente coches originales que serán distribuidos por categorías, Gentlemen Driver Spirit, H-1965, H-1971 y H-1976 en función de sus características. Es recomendada la consulta previa a nuestro departamento técnico antes de efectuar una modificación en las especificaciones actuales del coche.

4.1.1 – Categoría Gentlemen Driver Spirit

Categoría para vehículos Turismo Especiales pre-1965 hasta 2000cc + MGB + Porsche 911 SWB y para vehículos Turismo Especiales pre-1976 hasta 1300cc.

4.1.2 – Categoría H1965: Clásicos 1965
Vehículos de Turismo Especiales, de Gran Turismo Especiales (Grupos TS, GTS) que posean homologación FIA hasta el final del período F (31/12/1965) y dispongan de Ficha FIA, Historic Technical Passport (HTP) o que estén en condiciones de obtener un HTP.

Las definiciones aplicables serán las del Anexo K (65). No será válida ninguna ampliación o variante a la Ficha de Homologación posterior al 31/12/1965, con excepción de vehículos admitidos en la categoría Gentlemen Driver Spirit.

4.1.3 – Categoría H1971:

Vehículos de Turismo Especiales y de Gran Turismo Especiales (Grupos TS y GTS), que posean homologación FIA en el períodos “G1 y G2” (entre el 01/01/66 y el 31/12/1971) y dispongan de Ficha FIA, Historic Technical Passport (HTP) o que estén en condiciones de obtener un HTP.



Las definiciones aplicables serán las del Anexo K (71). No será válida ninguna ampliación o variante a la Ficha de Homologación posterior al 31/12/1971, con excepción de vehículos admitidos en la categoría Gentlemen Driver Spirit.

4.1.4 – Categoría H1976:

Vehículos de Turismo y de Gran Turismo (Grupos TS y GTS), que posean homologación FIA en el Periodo H1y H2 en grupos 2 o 4 (entre el 01/01/72 y el 31/12/1976) y dispongan de Ficha FIA, Historic Technical Passport (HTP) o que estén en condiciones de obtener un HTP.

Las definiciones aplicables serán las del Anexo K del C.D.I. (76), así como las recogidas en las Prescripciones Comunes de Campeonato, Copas, Trofeos y Challenges de España y en el Reglamento de Velocidad en Circuito. No será válida ninguna ampliación o variante a la Ficha de Homologación posterior al 31/12/1976, con excepción de vehículos admitidos en la categoría Gentlemen Driver Spirit.

No se admitirá ningún vehículo con las especificaciones Ford con motor BDG, o Porsche 911 3.0 RSR o posterior (Contacte con el Departamento Técnico para más aclaraciones).

4.1.5– Categoría GTP & Sports Cars

Vehículos Prototipos Gran Turismo (GTP) hasta 1965. Además también se aceptan Sport Prototipos hasta 2000 c.c. que posean homologación FIA hasta el final del período F (31/12/1965) y dispongan de Ficha FIA, Historic Technical Passport (HTP) o que estén en condiciones de obtener un HTP.

Las definiciones aplicables serán las del Anexo K (65). No será válida ninguna ampliación o variante a la Ficha de Homologación posterior al 31/12/1965.

4.1.6– Categoría H-C: Invitados

Vehículos no pertenecientes a ninguna de las categorías anteriormente citadas, o que las características que figuran en la documentación no están de acuerdo con el Pasaporte Técnico o Ficha de Homologación. Un vehículo determinado puede ser admitido en esta categoría por el Comité de Organización en base a criterios de organización, participación y/o espectáculo.

§ A – La clasificación de los vehículos se realizará en base a la fecha de las modificaciones que figuren en la correspondiente Ficha de Homologación y no por la fecha de la Ficha técnica del vehículo.

P.ej.: un vehículo con matrícula de 1973 puede inscribirse como Histórico 71, siempre que no se beneficie de ninguna homologación posterior al 31/12/1971, debiendo, sin embargo, respetar las modificaciones estéticas del año en el que se inscribe.

Así, al optar por una categoría determinada, se debe eliminar toda modificación homologada tras este período.



§ B – Para todos los efectos, solamente se considerarán válidas las Fichas de Homologación emitidas por una ASN FIA.

ART 4.2 – NEUMATICOS

4.2.1 – El uso de neumáticos «slick» queda prohibido en todos los vehículos.

4.2.2 – Solo serán permitidos los neumáticos Dunlop Racing "L" o "M" o "Post-Historic CR65 o CR82" o Avon CR6ZZ.

4.2.3 - Excepcionalmente y sólo en caso de fuerza mayor, otros neumáticos podrán ser utilizados en último caso por los concursantes. El Comité organizador deberá imponer una penalización de "Handicap" diferenciada en función de los neumáticos aprobados para esa circunstancia extraordinaria.

ARTÍCULO 5. INSCRIPCIONES.

5.1 – El EHE es una manifestación deportiva reservada a concursantes invitados. Para los no invitados, la Comisión Organizadora del España Historic Endurance se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un participante, sin tener que justificar su decisión.

5.2 – Los concursantes invitados a participar en el España Historic Endurance, deberán enviar a la organización el boletín de propuesta de inscripción en la prueba, debidamente cumplimentado y el importe de la tasa de inscripción.

5.2.1 –La inscripción para cada prueba estará indicada en el Reglamento Particular.

5.3 - Cada inscripción tendrá que ser aprobada por los organizadores, que tendrán en cuenta la conducta de los concursantes en pruebas anteriores. En caso de que la comisión organizadora rechace la inscripción, se devolverá su importe.

5.4 – En caso de que el vehículo sea rechazado por los comisarios técnicos durante las verificaciones técnicas iniciales, el importe de inscripción no se devolverá.

5.5 – Con su inscripción, los concursantes confirman que su coche está de acuerdo con el reglamento de la competición. En caso de que el vehículo sea rechazado por los comisarios técnicos durante las verificaciones técnicas iniciales, el importe de inscripción no se devolverá.

5.6 – La inscripción incluye seguro de carrera y permite la participación en los entrenamientos cronometrados y en las carreras.

5.7 – Dado que estas carreras no son campeonatos ni tienen puntos, un piloto puede competir en equipos distintos.

5.8. NÚMERO DE VEHICULOS PARTICIPANTES



El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos oficiales y carreras serán conformes a la normativa establecida en el Artículo 6 del Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de velocidad en circuito 2019.

5.8.1 - En caso de superar el número de vehículos participantes autorizados, la admisión de inscritos será de acuerdo con el Comité Organizador.

ARTÍCULO 6. PRUEBAS

Las EHE 2019 se establecen con un mínimo de tres pruebas:

- Barcelona : , 5 a 7 de abril,
- Jarama: 15 y 16 de Junio
- Jerez: 14 y 15 de septiembre

ARTÍCULO 7. DISTANCIA A RECORRER

7.1. Cada prueba tiene dos carreras con una duración mínima de 50 minutos. En el Reglamento Particular de cada prueba se especificará el número de vueltas a realizar en cada carrera.

7.2 – En caso de que el número de inscritos así lo permita, la organización se reserva el derecho de dividir los inscritos, organizando dos carrera con las categoría “Gentlemen Driver Spirit”, “H-1965” y H-GTP & Sports Cars y dos carreras con las categorías “H-1971” “H-1976”, y “H-C”.

ARTÍCULO 8. NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRES Y PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

8.1. Durante toda la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista publicada por el Comité Organizador antes de la primera prueba. Estos números asignados por dicho Comité podrán ser modificados si el organizador así lo estima oportuno. Dichos números deberán figurar sobre el vehículo desde las verificaciones técnicas preliminares y durante el transcurso de la prueba.

8.2. El nombre del piloto deberá colocarse en cualquier lugar del coche, siendo estos legibles.

8.3. Queda bajo la exclusiva responsabilidad de cada concursante, la correcta colocación en los vehículos de toda la publicidad obligatoria en las verificaciones y durante el transcurso de la prueba. Dicha publicidad obligatoria se deberá colocar en los lugares establecidos en el Anexo correspondiente. El piloto o concursante que no respete la colocación de la publicidad obligatoria será sancionado por los comisarios deportivos.

8.3 – Los principales Patrocinadores Oficiales del España Historic Endurance son:

BRM Chronographes

ClassicAuto

Casa do Governador

Fábrica de Camisas



Beira Douro
Auto Reto Barcelona
Topos e Clásicos

8.4. Los concursantes que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria de las EHE, podrán solicitar una excepción al Comité Organizador.

El Comité Organizador podrá dispensar, a su exclusivo criterio, al concursante de colocar esta publicidad incompatible fijando, en este caso, un aumento en los derechos de inscripción, igual al doble del establecido para quien lleve la publicidad obligatoria y pérdida de los premios y primas correspondientes de aquella publicidad (si hubieran).

ARTÍCULO 9. SISTEMA DE CRONOMETRAJE

9.1. Es responsabilidad del concursante, la adquisición e instalación de un transponder en el vehículo, para superar las verificaciones técnicas previas. Su instalación se registrará según lo establecido en el Anexo 3 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos.

9.2. El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje es responsabilidad del concursante. El mal funcionamiento comportará, en el caso de entrenamientos, una parada obligatoria en los boxes, para su sustitución o reparación.

9.3. En el supuesto de que un concursante no disponga de transponder, el servicio de cronometraje pondrá uno a su disposición, mediante el correspondiente alquiler y fianza.

ARTICULO. 10. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS.

Serán de aplicación los Artículos 19, 20 y 21, del Reglamento General de Campeonatos Trofeos y Copas de España de velocidad en Circuito 2019.

10.1. Ficha de Homologación: El concursante deberá estar en posesión de la Ficha de Homologación (FIA, RFE de A o FPAK) y de las hojas anexas correspondientes y deberá presentarla si le es requerida por los oficiales de la prueba.

10.2. En el transcurso de cualquier prueba, podrán realizarse las siguientes verificaciones técnicas, en el parque cerrado: verificaciones de peso, ver y medir neumáticos., etc., por los Comisarios Técnicos, sin solicitud previa al Colegio de Comisarios Deportivos,

ARTÍCULO 11. ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS.

En los Entrenamientos Oficiales participaran todos los vehículos inscritos y que hayan sido autorizados por los comisarios deportivos de la prueba a tomar la salida de los mismos una vez pasadas las Verificaciones Administrativas y Técnicas, según indica el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito 2019.



Tendrán una duración de 40 minutos, en función de si hay equipos con uno o dos pilotos y todas las vueltas efectuadas serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la salida.

Clasificación de los entrenamientos oficiales

Para obtener la clasificación oficial de los Entrenamientos Oficiales, se ordenarán de menor a mayor los mejores tiempos obtenidos por cada uno de los pilotos. La parrilla de salida para la Carrera 1 se definirá en función de los mejores tiempos registrados por cada vehículo en la primera sesión de entrenamientos cronometrados, independientemente del conductor que haya obtenido ese tiempo. Si por causas de fuerza mayor, así entendidas por el Colegio de Comisarios Deportivos, un equipo no pudiera tomar parte en una tanda de los entrenamientos cronometrados, estos tomarán la salida desde la última posición. Si hay más de un equipo en estas circunstancias, su orden en la parrilla de salida será determinado por el orden de los mejores tiempos obtenidos.

Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante el entrenamiento será penalizado por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

ARTICULO 12 CARRERAS

12.1 Parrillas de salida

La parrilla de salida para la Carrera 1 se definirá en función de los mejores tiempos registrados por cada vehículo en la primera sesión de entrenamientos cronometrados, independientemente del conductor que haya obtenido ese tiempo. La parrilla de salida para la carrera 2 se definirá por la clasificación de la carrera 1. No obstante los Comisarios Deportivos podrán autorizar a tomar la salida en las carreras a un piloto que no haya entrenado, siempre que cumpla los requisitos establecidos en el Reglamento General de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito 2019.

12.2. Cualquier concursante que no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que por causas de fuerza mayor crea que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) deberá informar al Director de Carrera con una antelación mínima de una hora antes de la salida de la 1ª carrera.

Si se retiraran uno o más vehículos, sus espacios en la parrilla serán cubiertos por los vehículos reserva admitidos, saliendo desde las últimas plazas de la parrilla. Una vez firmada y publicada la parrilla oficialmente por el Colegio de Comisarios.

ARTICULO 13 Parada en Pit. Cambio de piloto

Será obligatorio en cada carrera efectuar una parada en el Pit (vía interior) para cumplir el tiempo correspondiente al hándicap –según lo definido en el artículo 12.2.1 - y cambio de piloto en los equipos de 2 conductores. El cumplimiento del tiempo deberá hacerse bien en el parque de hándicaps bien a la altura del box o zona de Pit asignada a cada equipo. Para el control de los tiempos de parada podrán nombrarse cronometradores al efecto, en cuyo caso, existirá un



control de firmas que dará fe del cambio de pilotos. Esta parada (s) para el cumplimiento de los handicaps y realizar el cambio de piloto se realizará en el tiempo que al efecto indique el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing de cada Prueba, normalmente entre los 20 y los 30 minutos de carrera (nunca antes del minuto 20m.00s.000 y nunca después del minuto 29m.59s.999). Este periodo (o vueltas) se indicarán con un cartel con la inscripción "CHANGE ON" mostrado en el puesto de dirección de carrera y tomando como referencia el tiempo de carrera.

13.1 Hándicap obligatorio - Todos los equipos tendrán que cumplir un tiempo de permanencia en el pit. lane. Este tiempo se calculará en función de la longitud del pit lane y de la situación de los aparatos de medida en la zona controlada. Se dará a conocer este tiempo en el Cuadro resumen de hándicaps, que se entregará antes de cada carrera Este tiempo se usará para realizar el Handicap y para recorrer el pit lane a 60 Kms/h.

13.1.1 - Cada vehículo tendrá una parada obligatoria de su tiempo de handicap en el Pit Lane. El Handicap inicial es de 60 segundos, siendo influenciado por lo artículo 13.3 (conductor "solo").

13.2 - El período de parada estará controlado por los organizadores de la prueba a través de cronometraje específico. La contabilización del tiempo obligatorio de parada comenzará a partir del momento en el que el vehículo quede totalmente inmóvil.

13.3 – La gestión y control del tiempo de conducción de cada conductor son de la entera responsabilidad del equipo.

b) En el caso de que el equipo esté compuesto únicamente por el participante (Solo), es igualmente obligatorio efectuar una parada en el Pit Lane sin efectuar en éste caso cambio de pilotos. En el caso de que el equipo tenga solamente un piloto (Solo) se adiciona +5 segundos al hándicap de boxes.

c) El tiempo de Handicap empezará a contarse desde que el vehículo esté totalmente inmóvil. El tempo de "Handicap+Pitlane" empezará a contarse desde que el vehículo pase por el Loop de entrada en el Pitlane.

d) El período de Handicap y "Handicap+Pitlane" será controlado por los Comisarios y Cronometraje de la prueba, pero la gestión de inmovilización corresponderá únicamente a cada participante y será responsabilidad suya.

e) Están permitidas otras operaciones mecánicas en boxes durante la carrera, pero siempre después del cambio de piloto. El tiempo de asistencia al coche no cuenta para el tiempo obligatorio de cambio de pilotos.

13.4 Asistencia

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

13.4.1 a) En el pasillo de señalización (junto al 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. Las personas acreditadas deberán llevar bien visible el pase correspondiente.

13.4.1 b) 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 al box más que siendo empujado, siguiendo las instrucciones de los oficiales de Pit Lane.

13.4.1 c) La velocidad en Pit Lane está limitada a 60 Km/h.

13.4.1 d) Se autoriza, en caso necesario, arrancar el vehículo con ayuda de una batería externa suplementaria, siempre que esta sea utilizada por las personas del equipo autorizadas a estar en el Pit Lane.

Si este no se pudiera poner en marcha, se situará, con la mayor rapidez posible, en un lugar que no moleste a los otros participantes en su parada.

13.5 Las carreras tendrán una salida lanzada. La señal de salida será dada mediante encendido del semáforo de rojo a apagado, operación realizada por el Director de Carrera.

13.6 El procedimiento de salida genérico será el siguiente: Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.

13.6.1 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.

SEÑAL DE 10 MINUTOS: Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicará que la luz verde se encenderá en 10 minutos

13.6.2. 5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

a) Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho.

Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida del Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.



b) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el primer par de luces rojas.

13.6.3. 3 minutos antes de la hora de salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.

b) Cierre de acceso a parrilla de salida.

c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV—deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.

d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento, no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

13.6.4 1 minuto antes de la hora de salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.

b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de parrilla.

c) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.

d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

13.6.5 15 segundos antes de la salida:

a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas.

b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.

c) En este caso, comisarios de pista se situarán junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

13.6.6 Inicio de la vuelta de formación:

a) En el momento en que sea agitada la bandera verde, los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad



muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista. Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes

El inicio de la vuelta de formación se indicará mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.

b) Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

c) Si, a pesar de esta ayuda, el vehículo no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.

d) Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo sin retrasar indebidamente al resto de pilotos. En este caso, los pilotos no pueden adelantar más que para restablecer el orden de salida inicial.

e) Un piloto que se encuentre retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla. En caso de diversos pilotos afectados, se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.

f) Cualquier piloto que, por cualquier motivo, no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el Pole Position ocupe su posición en la parrilla de salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.

g) Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo, entonces, tomar la salida desde allí.

13.6.7 Durante la vuelta de formación queda prohibido:



a) Efectuar ensayos de salida. El límite máximo hasta donde está permitido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos y para recuperar puestos en la vuelta de formación cuando el piloto se haya retrasado en la salida, será la línea de Safety Car 1.

b) Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.

c) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Carrera en el Briefing.

d) Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas. Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida. Cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente antes de la línea, los vehículos podrán incorporarse a la carrera en el momento en que el resto de los vehículos haya atravesado la línea después de la salida.

13.6.8 Los procedimientos aplicables específicos de la salida lanzada serán los detallados en el Artículo 33 del reglamento deportivo de campeonatos, copas, trofeos, y challenges de España de velocidad en circuito de 2019.

En los circuitos donde exista la posibilidad de verificación por cronometraje, solo será permitido adelantar después de la línea de salida. Esto se dará a conocer durante el briefing.

13.7 Inicio de Carrera

Los vehículos serán precedidos por un Pace Car y seguidos por un vehículo de intervención. Al final de la última vuelta de formación, el Pace Car se retirará a los boxes y, en ese momento, el vehículo en la pole position debe mantener la misma velocidad y los otros autos su posición en la parrilla. La señal de inicio se dará mediante luces. Los vehículos solo pueden acelerar cuando se da la señal de inicio (las luces rojas están apagadas), pero no pueden adelantar ni romper la formación hasta que hayan cruzado la línea de salida.

13.8 Fin de Carrera.

Al término de las vueltas y/o del tiempo establecido para la carrera, después de la salida, se dará la señal de llegada al paso del participante que figure en cabeza de carrera, en ese momento todos los participantes deberán dirigirse al Parque Cerrado.

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

13.9. Safety Car



Será de aplicación lo que establece en el artículo 35 del Reglamento Deportivo de los Campeonatos Trofeos y Copas de España de velocidad en Circuito 2019.

ARTÍCULO 14. CLASIFICACIÓN

Se establece sólo la clasificación por categorías, no habiendo clasificación general. Los Trofeos a entregar en la ceremonia de Podium y por el orden que se cita, serán

los siguientes:

- 3º de Gentlemen Driver Spirit
- 2º de Gentlemen Driver Spirit
- 1º de Gentlemen Driver Spirit

Y sucesivas...

- 3º de H-1965
- 2º de H-1965
- 1º de H-1965

Y sucesivas...

- 3º de H-1971
- 2º de H-1971
- 1º de H-1971

Y sucesivas...

- 3º de H-1976
- 2º de H-1976
- 1º de H-1976

Y sucesivas...

- 3º de H-GTP & Sports Cars
- 2º de H-GTP & Sports Cars
- 1º de H-GTP & Sports Cars

Los pilotos deberán acceder a la ceremonia del podium con el mono ignífugo, que lleve la publicidad obligatoria.



ARTÍCULO 15. PUNTUACIÓN

No aplicable

ART 16 – Penalidades

16.1 – Está prohibido adelantar con banderas amarillas, así como sobrepasar la velocidad del PIT LANE. Cualquier infracción de esta regla será penalizada por decisión del CD como sigue:

a) Durante un entreno libre o cronometrado:

a.1) Primera infracción: Anulación del mejor tiempo del entreno cronometrado.

a.2) Segunda infracción: salida en el último lugar de la parrilla de partida

a.3) Tercera infracción: Multa por valor de 500€

b) Durante el transcurso de una carrera:

b.1) Primera infracción: entrada por el Pit Lane (Drive Through)

b.2) Segunda infracción: "STOP & GO" de 0 segundos.

b.3) Tercera infracción: "STOP & GO" de 10 o más segundos:

16.2 – El equipo que no cumpla con el cambio de piloto o de reabastecimiento en menos tiempo de lo estipulado en este reglamento, será penalizado con un drive through. Sin embargo, si la transgresión es más de 10 segundos, el equipo será penalizado con un "stop & go" con el valor correspondiente a la diferencia entre el tiempo estipulado y el tiempo medido.

16.3- La comisión de cualquier maniobra antideportiva (por ejemplo, colisionar con otro participante) podrá ser sancionada por parte de los Comisarios Deportivos con la aplicación de un Stop & Go de 10 segundos.

En caso de reincidencia por parte de un mismo participante, podrá ser sancionado con la descalificación de la competición.

ARTÍCULO 17 – ESPECÍFICOS

17.1 – En caso de que el vehículo se salga fuera de la pista, es posible recibir ayuda de los comisionados para continuar en el evento. Esto incluye ser remolcado a boxes.

17.2 – Todas las reparaciones del vehículo son aceptados, excepto el cambio de chasis o monocasco.

17.3 – De conformidad con el anexo K, no se permiten las comunicaciones de radio o de datos entre el conductor / vehículo y el equipo restante.

ARTÍCULO 18 - ESTABILIDAD DEL REGLAMENTO



El presente Reglamento no será básicamente modificado y únicamente el Comité Organizador, con la aprobación de la RFE de A, establecerá las normas correctoras que crean convenientes. Dichas rectificaciones serán comunicadas a los concursantes debidamente inscritos al Certamen mediante anexos aprobados por la RFE de A, estableciéndose en la comunicación la fecha de aplicación de las modificaciones.

ARTÍCULO 19 – “Espíritu” del España Historic Endurance

19.1 – El España Historic Endurance es una manifestación deportiva creada para permitir que aficionados puedan pilotar sus coches de competición de una forma agradable y divertida.

De forma que se garantice la diversión y el buen ambiente entre todos los participantes, la organización ha decidido aplicar la regla inglesa de las tres C: No Contact – no Cheating – no Complaining (prohibido el contacto entre vehículos, prohibido el “ mal perdedor” y prohibido reclamar por los resultados).

En caso de que los participantes no cumplan esta sencilla regla, su invitación en las próximas pruebas será estudiada por la organización.

ARTÍCULO 20 - APLICACIÓN E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Los casos no previstos en el presente Reglamento y las dudas que pudieran derivar de su interpretación, serán resueltos por el Comité Organizador de lo España Historic Endurance. La versión en castellano prevalece respecto de las versiones traducidas en caso de duda o contradicción.

