Normativa Amazing Drives Classics Challenge

SPRINT

Temporada 2022-2023

©Copyright Amazing Drives SL, 2022

versión 2.0.1 - Julio 2022

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros) sin autorización previa y por escrito de los titulares del copyright. La infracción de dichos derechos puede constituir un delito contra la propiedad intelectual.

Índice

Introducción 3
Organizador 3
La Experiencia 4
Los Circuitos 5
Calendario 8
Horarios 8
Participantes 9
Inscripciones y formas de pago 10
Servicios 10
Servicios Opcionales 11
Normas Generales 11
Conducta en el paddock 12
Condiciones de seguridad obligatorias 12
Dorsales y Publicidad 13
Los Pilotos 14
Equipamiento de piloto 14
Verificaciones técnicas de los vehículos 16
Vehículos y categorias 18
Normativa para el acceso y uso de la pista 18
Código de banderas 19
Safety Car 20
Nivel sonoro 21
DESARROLLO DEL EVENTO 24
Normas y restricciones 24
Paradas 24
Repostajes 25
Neumáticos 25
Clasificación 26
Sanciones 27
Conductas sancionables 28
Regla Final 29
ANNEXO I 31
Requisitos Técnicos 32
Vehículos admitidos 32
Medidas reguladoras 33
Medidas de seguridad 36

Introducción

Las Amazing Drives Classics Challenge son una experiencia de motor, sin ánimo competitivo, donde se pretende simular una experiencia de pista en distintas modalidades pero en un entorno distendido y con el espíritu de pasarlo bien entre amigos, así como poner a prueba la pericia tanto de pilotos como de características técnicas de sus vehículos.

Construimos una experiencia del motor, acercando al aficionado de manera segura a los circuitos de velocidad, a su ambiente y entorno.

La organización velará por que exista una fórmula de acceso con unos costes contenidos, pero con las medidas de seguridad necesarias para que sea una experiencia segura tanto para los pilotos como para el resto de la organización o de los asistentes.

Los participantes noveles obtendrán conocimientos y experiencia para poder iniciarse en el mundo de las competiciones del motor, y conocimiento de circuitos para poder asistir a trackdays o experiencias similares.

Organizador

El objetivo principal de Amazing Drives es hacer realidad los sueños de todo apasionado de los automóviles deportivos: desde conducir en las mejores carreteras del mundo (hasta ahora sólo vistas en revistas especializadas y vídeos de YouTube), hasta explorar los límites de los coches en los mejores circuitos o aprender de pilotos profesionales cómo mejorar tu nivel de conducción.

El abanico de eventos que organizamos se divide en:

Rutas y Viajes: Hay muy pocas cosas en la vida que superen el placer de disfrutar de un coche deportivo en una carretera de curvas, disfrutando de la naturaleza y de unas increíbles vistas escuchando el sonido del motor. Nosotros no sólo no podemos vivir sin esto sino que lo queremos vivir visitando las mejores carreteras de Europa y lugares más emblemáticos relacionados con el mundo del motor con gente apasionada como nosotros.

Trackdays: Disfrutar de todo el potencial de un coche deportivo en carretera abierta es prácticamente imposible y poco seguro, así que, para poder explorar los límites de un coche, el mejor lugar es el circuito.

Nosotros organizamos trackdays privados en los mejores circuitos de Europa, con la posibilidad de clases particulares con pilotos profesionales, para sentirse cada vez más cómodo cerca del límite y gozar de todo el potencial del coche.

Nuestros eventos están limitados al mínimo número de participantes para que el disfrute sea máximo y se pueda gozar de una experiencia premium. En este mismo sentido, ofrecemos el mayor número de facilidades a nuestros inscritos; nos podemos encargar de enviar los coches al circuito (y devolverlos) y en todos nuestros eventos tenemos el soporte técnico de un equipo de mecánicos.

Sports Driving Academy: Somos conscientes que tener un coche deportivo es un placer, pero también una responsabilidad muy grande hacia uno mismo y los demás, así que es importante conocer nuestros límites y es muy recomendable mejorar nuestro nivel de conducción de forma permanente.

Organizamos 3 niveles de cursos avanzados de conducción en circuito con pilotos profesionales de dilatada experiencia, para que cada participante pueda disfrutar al máximo de su coche y sepa reaccionar a posibles situaciones de emergencia de forma natural y efectiva.

Classics Challenge: Desde 2021, ofrecemos las Classics Challenge; un conjunto de eventos especialmente pensados para coches clásicos y youngtimers adaptados al uso intensivo de circuito y con las medidas de seguridad necesarias. Nuestra apuesta por este formato es clara: para la temporada 2022-2023 tenemos previstos 6 eventos Sprint , 6 Resistencias de 5h y un evento de 24h de Resistencia.

Eventos personalizados: Si cualquiera de nuestros eventos en calendario no es suficiente o, simplemente buscas un evento único para ti o tu empresa, también realizamos eventos diseñados a medida para concesionarios, clubes, empresas o grupos de amigos. El equipo de Amazing Drives estará encantado de crear algo específico y a medida en cualquier lugar que desees siguiendo tus indicaciones y peticiones.

La Experiencia

Las Classics Challenge se dividirán en dos modalidades distintas que se realizarán en 3 circuitos distintos:

Sprint: adrenalina a tope, tiempo limitado, rivales en pista agrupados por categorias para fomentar la igualdad, ¡Sólo tu pericia, visión de la jugada, aprovechamiento de espacios y reflejos marcará la direrencia! acompañado de un buen ambiente y, sobre todo de manera obligatoria, de un comportamiento en pista respetuoso y seguro.

Resistencia: si te gusta la estrategia, la velocidad, eres una persona resiliente, capaz de trabajar en equipo y de aportar al conjunto de tus compañeros, ésta es tu modalidad. Adrenalina y velocidad pero con cabeza, calculando bien tus puntos fuertes y maximizándolos. Un mix entre velocidad y estrategia, con horas para conducir y disfrutar.

En cada circuito se realizarán 2 pruebas de la modalidad Sprint y 2 de resistencia de 5h. Se realizará también una prueba de 24h de Resistencia en el Circuito de Castelloli.

Los circuitos

Las actividades se realizarán en tres circuitos distintos los cuáles se identificarán usando un color para cada uno de ellos:

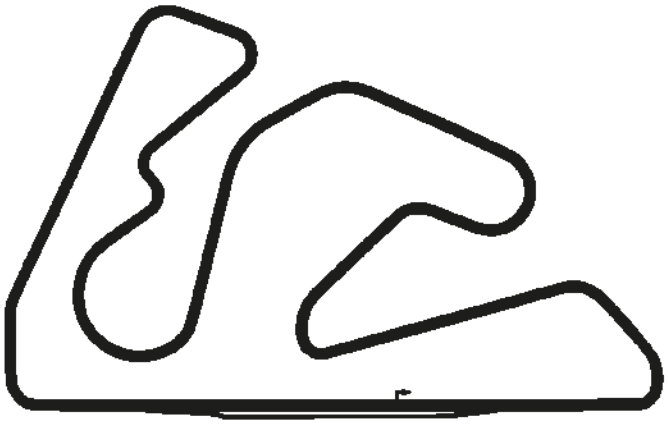
Circuit d'Alcarrás

El Circuito de Alcarrás es un circuito situado en el término de Alcarrás. El circuito alberga encuentros de campeonatos regionales de automovilismo y motociclismo, así como tandas privadas. El circuito fue inaugurado el 15 de mayo de 2007 y es el único circuito de estas características en la provincia de Lleida.

Dirección: Carretera Vallmanya Km. 13,1, 25180 Alcarràs, Lleida

Longitud: 3,743km

Trazado:



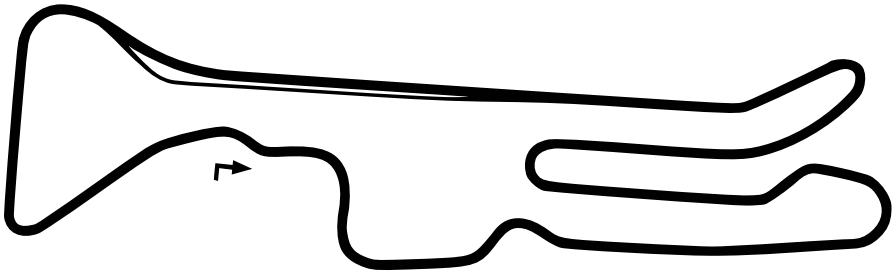
Circuit de Calafat

El Circuito de Calafat es un circuito situado en el término de la Ametlla de Mar que fue construido en 1974. Homologado por la federación catalana de motociclismo, es el único circuito de estas características en la provincia de Tarragona.

Dirección: Urb. Calafat, Circuit, 43860 Calafat, Tarragona

Longitud: 3,250km

Trazado:



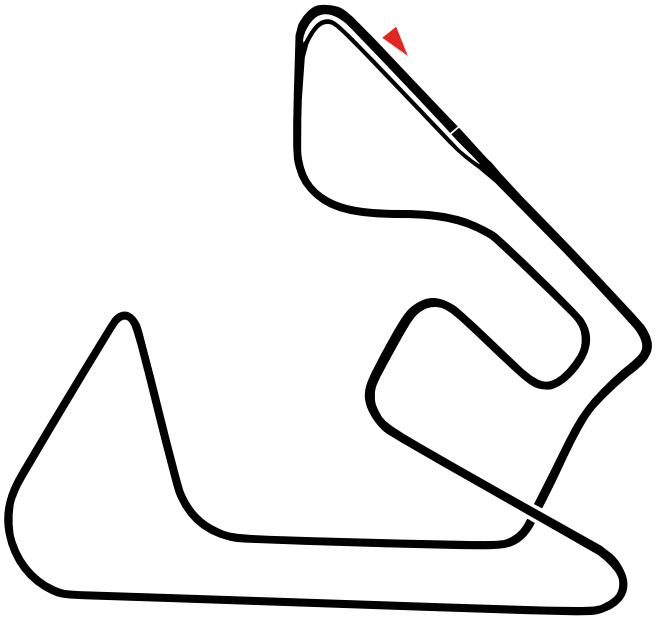
Circuit Parcmotor Castelloli

Parcmotor Castellolí es un complejo dedicado al motociclismo y el automovilismo ubicado en el municipio de Castellolí, en la provincia de Barcelona. Aunque su principal objetivo es la formación de pilotos, el complejo también sirve para albergar competiciones. Fue inaugurado el 7 de marzo de 2009

Dirección: Crta. Nacional A-2, Km 560, 08719 Castellolí, Barcelona

Longitud: 4,113km

Trazado:



Calendario

Las pruebas se realizarán en las siguientes fechas:

Octubre 2022: Inicio Temporada 2022-2023

1 de Octubre 2022: Sprint I Classics Challenge Castelloli I

26 de Noviembre 2022: Sprint I Classics Challenge Alcarrás I

14 de Enero 2022: Sprint I Classics Challenge Calafat I

18 de Febrero 2022: Sprint II Classics Challenge Alcarrás II

6 de Mayo 2022: Sprint II Classics Challenge Calafat II

10 de Junio 2022: Sprint II Classics Challenge Castelloli II

Final de temporada 2022-2023 y presentación Temporada 2023-2024

*Algunas fechas pueden verse sensiblemente modificadas

Horarios

Habrá un formato de horario estándar pero la Organización, en cada prueba, podrá modificarlo por motivos organizativos, de horario, climatología o de duración de la prueba y se dará a conocer oportunamente.

Para esta temporada todas las pruebas se realizarán bajo el mismo horario ya que por primera vez se unifican en la misma jornada los eventos de Sprint y los de 5h de Resistencia.

El formato de los eventos será el siguiente:

08:30h - Briefing obligatorio
09:00h – Entrenamientos cronometrados Sprint y Resistencia (90')
10:40h – Primera manga Sprint (30')
11:20h – Segunda manga Sprint invirtiendo la parrilla los 10 primeras posiciones (30')

Todos los equipos deberán haber pasado satisfactoriamente las Verificaciones Técnicas de la organización antes de dar comienzo la prueba.

Participantes

Los equipos participantes deberán identificar las siguientes figuras a fin de poder ser atendidos y representados adecuadamente:

Capitán, será el responsable de la interlocución con la organización y de garantizar que la información o peticiones que se les realicen sean transmitidas y ejecutadas por los miembros del equipo.

Portavoz, en caso que el capitán esté pilotando, o no esté disponible será el miembro que asuma las funciones de Capitán en su ausencia.

Piloto, cualquier miembro del equipo además de las funciones anteriores podrá ser Piloto y en consecuencia serán debidamente identificados para permitir su identificación por parte del personal de la organización asi como por el personal del circuito.

Además, el equipo debe cumplir:

· La normativa técnica descrita en el Anexo 1, y obtener certificado de verificación favorable por parte de los comisarios designados por la organización.
· Estar al corriente de pago del evento 48h antes de su inicio, en caso contrario la organización se reserva el derecho de excluirlos de la experiencia.
· Todos los miembros del equipo que piloten deben estar en posesión del seguro designado para el evento por parte de la organización, y de responsabilidad civil exigido por la organización y el circuito.
· Haber leído, comprendido y aceptado las normas de participación y de comportamiento, detalladas en el Anexo I del presente documento .

La organización se reserva el derecho de admisión o la exclusión de un equipo por el incumplimiento de las citadas normas o por un comportamiento considerado no adecuado por la organización en pista o fuera de ella.

Inscripciones y forma de pago

Existen dos opciones:

Temporada: La inscripción a las Amazing Drives Classics Challenge otorgará derecho a la participación de las experiencias realizadas en una temporada garantizando plaza en cada uno de los eventos.

Prueba individual: La inscripción al Amazing Drives Classics Challenge otorgará derecho a participar en una prueba, estando sujeto a la disponibilidad de las plazas existentes en cada evento una vez descontadas las ocupadas por los participantes en la modalidad de Temporada y descontadas las solicitadas por los participantes en el evento inmediatamente anterior.

Las inscripciones deben hacerse efectivas dentro del plazo establecido para cada evento y se asignará plaza para participar y reserva de dorsal, por orden de pago de la inscripción. No satisfacer el pago en el plazo establecido provocará la pérdida inmediata de la plaza asignada y la entrada del primer equipo en la lista de reserva.

La lista de reserva se realizará por riguroso orden de solicitud estableciendo 2 prioridades distintas:

- Primera prioridad: equipos que ya han participado en algún evento anterior de la temporada vigente.
- Segunda prioridad: equipos que no han participado en esta experiencia con anterioridad.

Las plazas serán limitadas adecuándose a las características de cada Circuito no siendo inferior a 25 participantes.

La organización se reserva el derecho a cancelar el evento tanto por motivos ajenos a su voluntad como por la falta de participantes mínimos para su desarrollo.

Servicios

Comunes :

- Pista y Paddock durante el horario del evento
- Comisarios y personal de ayuda en pista
- Cronometraje
- Soporte e información de la Organización
- Vehículos de intervención rápida y rescate en pista (traslado hasta la zona de boxes)
- Vehículo de Seguridad (Safety Car)
- Ambulancia(s) con equipo sanitario completo, asistencia médica, Primeros auxilios en caso de accidente a los afectados y decisión sobre el posible traslado a un centro hospitalario.
- Ambulancia: 1 o 2 ambulancia/s con 2 TES en cada ambulancia, de presencia obligada durante todo el desarrollo del evento, dotadas del personal y medios necesarios para primeros auxilios y el traslado de las personas accidentadas al hospital más cercano.
- Seguro obligatorio participantes
- Seguro de Pista y Cobertura: Todos los participantes al inscribirse y pagar los derechos del Personal de la Organización:
    - 1 director de Carrera
    - 1 jefe de pista
    - 6 controles de pista
    - 2 cronometradores
    - 2 comisarios técnicos
    - 4 comisarios deportivos

Servicios opcionales

· Opción box: asignación por orden de petición y pago hasta agotar disponibilidad el precio se informará en el momento de la inscripción.
· Servicio de Bar Restaurante con menú en función de disponibilidad del circuito.
· Servicio de fotógrafo: se pondrá a disposición de cada equipo los servicios de fotógrafos profesionales que captarán los mejores momentos de cada equipo/piloto .
· Servicio de telemetría: si el vehículo dispone de ODB2 se suministrará en modalidad alquiler equipamien to AIM, Garmin o similar, para capturar la información de telemetría durante la prueba al finalizar el evento se entregará mediante pendrive la información capturada por el equipo, la solicitud y reserva del equipamiento se realizará junto con la inscripción. En caso que el vehículo no disponga de puerto OBD2, se proporcionará únicamente el posicionamiento gps y la velocidad GPS.
· Interpretación de la telemetría: se podrá solicitar un informe detallado por piloto con las principales características del estilo de conducción y los puntos en los que se podría mejorar el tiempo obtenido en vuelta.

Normas generales de utilización de las instalaciones

· El horario de acceso al Paddock será a partir de las 08:00h el mismo día del evento.
· El horario de cierre de la instalación será a las 19:00h, por lo que todo el mundo deberá abandonar las instalaciones antes de esa hora.
· Está completamente prohibido cocinar en el Paddock y el uso de barbacoas.
· El servicio de catering, será el del propio circuito, salvo que se indique lo contrario.
· Las empresas de asistencia técnica y de servicios que precisen los equipos serán siempre contratadas a través del circuito salvo permiso expreso de la Organización o de la Dirección del Circuito.
· En todo momento se respetarán las indicaciones del personal de la Organización. El Organizador y el Circuito se reservan el derecho de admisión al evento.
· Quedan terminalmente prohibidas las exhibiciones y ensayos con cualquier tipo de vehículo dentro del recinto del circuito, tales como el "drift".
· La Organización y el Circuito, no se hacen responsables de los incidentes ni accidentes que sufran los usuarios, ni del daño que puedan sufrir los vehículos de competición o asistencia dentro de sus instala-ciones.
· La Organización puede vetar, en cualquier momento a lo largo del evento, el acceso a pista de un vehícu-lo o piloto por incumplimiento de las normas aquí expuestas; por el consumo de bebidas alcohólicas o de cualquier sustancia estupefaciente; por conductas que representen un peligro para sí mismo o para terceros, o por un uso indebido de las instalaciones así como de las identificaciones personales (acredita-ciones, pulseras y/o adhesivos). La gravedad de la conducta reprobada puede llegar a producir diferentes sanciones, desde la expulsión del evento y hasta de futuras pruebas.
· Boxes: son de libre utilización para quienes hayan contratado este servicio en el horario establecido. Al finalizar el evento deben abandonarse 30 minutos después de la finalización de la actividad y en el mismo estado que cuando los ocuparon, libres y expeditos. En caso contrario, el usuario se hará responsable del coste de todos los desperfectos, o limpieza previa revisión por parte de los empleados de mantenimiento del circuito.

Conducta en el paddock

El Paddock es el lugar común en cada circuito en el que deben convivir equipos, asistencias y acompañantes. Para mantener y mejorar todo lo que se refiere a esta convivencia dentro de la instalación así como ofrecer una buena imagen del mismo, deben cumplirse las normas y restricciones siguientes:

· Para circular con cualquier vehículo de dos ruedas es obligatorio el uso de casco.

· No está permitido conducir ningún tipo de vehículos a menores de 14 años (excepto si son pilotos federados) y todo menor de edad deberá contar con la presencia o autorización escrita de sus padres o tutores legales, para asistir a este evento.

· Está terminantemente prohibido conducir cualquier vehículo de forma temeraria dentro del Paddock. Se entiende como forma temeraria la velocidad no adecuada al paso de las personas y como máximo será de 30 km/h.

· Está terminantemente prohibido rodar a una velocidad superior a 30 km/h para calentar neumáticos, probar el vehículo o realizar cualquier tipo de exhibición dentro del Paddock, lo cual se hace extensivo a los accesos y viales del circuito.

· Es responsabilidad de los equipos la retirada de las instalaciones de los neumáticos usados y de todo residuo generado durante el evento, una vez finalizado, así como depositar el aceite usado en los recipien tes destinados a tal efecto.

· Queda prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito, lo cual incluye el suelo y los pavimentos. Los desperfectos ocasionados serán facturados a los equipos participantes, previa evaluación de los responsables del mantenimiento del circuito.

· Para montar carpas, avances o motorhomes, se debe avisar por adelantado al Organizador, que podrá autorizar o no su uso en función de la capacidad del Paddock y de su propio criterio.

Condiciones de seguridad obligatorias

Este apartado recoge las medidas de seguridad exigibles tanto a los vehículos como a los pilotos.

Los vehículos deberán pasar una verificación previa y recibir la autorización de los Comisarios Técnicos para salir a pista. Los pilotos, también deberán pasar una verificación de su indumentaria. En ambos casos, los elementos mínimos imprescindibles deberán estar homologados, si bien se autorizará el uso de elementos caducados y que a juicio de los Comisarios Deportivos estén en correcto estado de uso, siempre con la advertencia de irlos actualizando y la notificación por parte del equipo de la situación.

Dorsales y publicidad

Los equipos deberán reservar los espacios indicados a continuación para los patrocinadores oficiales del evento:

- Puertas delanteras: espacio de 40 x 55 cm. (Fig. 1)
- Parabrisas delantero: espacio de al menos 20 cm desde el punto más alto del cristal hacia abajo. (Fig. 2)
- Paragolpes delantero y trasero: 2 rectángulos en medidas 30 x 13 cm. (Fig. 3)
- Pilar C: 2 rectángulos de medidas 30 x 13 cm. (Fig. 4)
- Portón del maletero: 2 rectángulos en medidas 30 x 13 cm. (Fig. 5)
- Matrículas delantera y trasera AmazingDrives (Fig. 6)

El resto del vehículo podrá ir decorado como el equipo estime oportuno siempre que no comprometa la seguridad y visibilidad (pegatinas en ventanillas delanteras...), no ponga en conflicto los intereses del Organizador, ni infrinja las leyes vigentes en territorio español (banderas anticonstitucionales, apologías diversas...) o puedan resultar ofensivas y de mal gusto.

Será obligatorio que los vehículos inscritos presenten una buena imagen, la cual incluye, entre otras cosas, pinturas en buen estado y carrocerías sin golpes, pegatinas o vinilados profesionales, etc.

La organización se reserva el derecho a reclamar espacios publicitarios adicionales sin previo aviso.

Es responsabilidad de los equipos la correcta fijación de los dorsales y la publicidad obligatoria

Los Pilotos

Para los eventos de Sprint se permitirá un mínimo de 1 piloto y un máximo de 2 pilotos por equipo pero solo se podrá participar 1 piloto por carrera. Ejemplo Piloto A participa en carrera 1 y Piloto B participa en carrera 2. No estará permitido realizar un cambio de piloto en mitad de una de las carreras. No es obligatorio que los dos pilotos participen. Si por causas internas de cada equipo, se toma la decisión de que el piloto A o B sea el participante de ambas carreras no habrá ningún incumplimiento de norma.

Todo piloto deberá asegurarse de haber contratado su seguro durante el proceso de inscripcion al evento y firmar la hoja de descargo de responsabilidades del circuito y del Organizador. Estos trámites forman parte de las verificaciones administrativas obligatorias.

La edad mínima permitida para los participantes será de 16 años (Cumplidos o por cumplir en el año vigente) siempre y cuando el seguro que dispone el piloto lo permita. En el caso de disponer de un seguro que no tenga la cobertura hasta la mayoría de edad (18 años cumplidos), no estará permitido participar.

En el caso de que el/la piloto cumpla dicho requisito, pero sea menor de edad (18 años cumplidos) deberá de disponer y de traer rellenado y firmado un formulario de justificación y consentimiento paterno o materno de participación.

La organización dispondrá de dichos justificantes, para hacer llegar a los participantes que lo necesiten, en formato PDF Online que se deberá traer físicamente (Impreso) firmado y debidamente rellenado el día del evento y presentarlo en el momento de las verificaciones administrativas.

Equipamiento de piloto

Los pilotos deberán llevar como vestimenta obligatoria lo siguientes elementos:

- Guantes
- Mono ignífugo
- Ropa interior ignífuga
- Botines de competición
- Casco y soto casco ignífugo

Es muy recomendable el sistema Hans, pero no obligatorio.

En todos los casos este material tiene que poseer la homologación FIA y aún no siendo obligatorio, se recomienda que estén vigentes en cuanto a caducidad.

J. Ramirez

Verificaciones Técnicas de los vehículos

Todos los vehículos, independientemente de la categoría en que se encuadren, deben llevar los elementos de seguridad básicos según norma FIA, tales como:

- Barras de 6 puntos de anclaje, como mínimo
- Protecciones de espuma anti-golpe en las barras del puesto de pilotaje
- Asiento para piloto del tipo báquet obligatorio
- Arnés con mínimo 4 puntos de anclaje, pero se recomienda el de 6 puntos
- Corta Cinturones y rompe cristales en la zona del piloto. Éste último no será obligatorio si el vehículo va equipado con ventanillas de policarbonato.
- Red de protección para la ventana lateral del piloto (recomendada)
- Extintor de 2kg mínimo
- Cristal delantero laminado
- Cierres de seguridad de capó
- Elementos de remolque delantero y trasero
- Sistema de iluminación obligatorio tanto luces delanteras como traseras. Luces de posición y cruce delanteras y traseras. Luz de freno trasero. Para el evento de las 24h será obligatorio las luces de largo alcance (Largas) y una cinta reflectante en cada lateral del vehículo del con la longitud de la ventana trasera del mismo como mínimo.
- Desconectador de batería con activación desde el exterior del vehículo
- Sistema de comunicación Piloto Box y Box Piloto

Se recomienda que todos estos elementos estén al día en cuanto a la fecha de caducidad. También se revisará el estado general del vehículo (elementos que pongan en peligro la seguridad del piloto o de los demás participantes), de los neumáticos y que no tenga fugas de líquidos.

#ADCLASSICSCHALLENGE
ARDINGSUITE
doob.technology
MOLDTRANS
Roda-SportSabadell

Vehículos y categorías

Todos los vehículos admitidos deberán de cumplir las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas en este documento y en el de Normas Técnicas, complementario a éste.

Quedan excluidos los siguientes vehículos:

- · Vehículos Diesel
- · Vehículos turboalimentados
- · Vehículos equipados con Cajas de Cambio modificadas o Secuenciales
- · Vehículos con swap de motor o stroker

No serán admitidos vehículos que superen el 20% de la potencia original del vehículo, reservándose la organización el derecho a exigir una prueba de banco de potencia en sus colaboradores homologados.

En todos los casos sólo se aceptarán vehículos con fecha de matriculación hasta el 31/12/2005.

Los vehículos admitidos se dividirán en las siguientes 5 categorías diferenciadas:

STANDARD S: Coches con potencias no superiores a 130cv.

STANDARD M: Coches con una potencia superior a 130cv y hasta 160cv.

LIGHTWEIGHT M: Coches con una potencia superior a 130cv y hasta 160cv y peso inferior a 850kg.

STANDARD L: Coches con una potencia superior a 161cv y hasta 215cv.

STANDARD XL: Coches con una potencia superior a 216cv y hasta 250cv.

Para el pesaje no se tendrá en cuenta el peso del piloto ni del carburante.

El Organizador, aunque un vehículo se inscriba en una categoría y división determinada, podrá cambiarlo a la categoría superior, si se detecta alguna disconformidad en la preparación o en las prestaciones del vehículo. La decisión puede tomarse al inicio del evento en las Verificaciones Técnicas, o al finalizar el mismo, si los Comisarios Deportivos o Técnicos lo estimasen oportuno, comprobadas las prestaciones durante la celebración del evento, a efectos de clasificación.

-

Normativa para el acceso y uso de la pista

Todo usuario de la pista en cada Circuito, debe tener conocimiento del código de banderas, semáforos y uso del "safety car". Estos elementos de seguridad, sólo pueden ser utilizados exclusivamente por el personal del circuito y los comisarios responsables de cada uno de ellos.

En la pista, deberá respetarse en todo momento el sentido de giro establecido en cada Circuito. Deberán respetarse estrictamente los puntos señalados tanto para la entrada a pista como para abandonarla y volver a boxes, no debiendo hacer uso en ningún momento de cualquier otro acceso distinto de los indicados a continuación:

· Entrada a pista: el acceso se hace por el final del Pit Lane y respetando el vial de salida delimitado por una línea blanca sobre la pista. Esta línea blanca no debe superarse hasta que se acabe y así no interferir la marcha de los coches que ruedan por la recta de meta.

· Regreso a boxes: Está indicada antes de llegar a la línea de boxes o "Pit Lane". Para salir de la pista, en cualquier momento del evento, deberá disminuirse la velocidad y señalizar oportunamente la intención de abandonar la pista, en los coches abiertos levantado la mano y en los cerrados mediante el intermitente.

Durante todo el evento y al finalizar la actividad de ese momento, una vez que se haya pasado por la bandera de cuadros, se dará una vuelta de desaceleración completa al circuito para efectuar la salida por el Pit-Lane y volver a los boxes.

Código de banderas

Bandera verde: Significa vía libre, para el inicio de los entrenos libres o cronometrados y para la salida lanzada del evento. Mostrada por los comisarios al borde de la pista, indica que ha desaparecido la situación de peligro anterior señalada por una bandera amarilla.

Bandera amarilla: Situación de peligro. Máxima precaución, disminuir la velocidad y prohibido adelantar en los tramos señalizados con banderas amarillas. Estar preparados para detener el coche por obstrucción de la pista o porque están trabajando las asistencias. Superada la situación de peligro, se mostrará la bandera verde. El piloto debe reducir la velocidad y esta prohibido adelantar. En los dos casos el incumplimiento por parte del piloto será sancionado.

Bandera roja: Situación de peligro que motiva la interrupción de la actividad. Máxima precaución. Prohibido adelantar a lo largo de todo el circuito. Los pilotos deben aminorar la marcha y regresar a pit lane asumiendo los mínimos riesgos posibles. Ignorar cualquiera de estas reglas supondría la descalificación inmediata e incluso otras posibles sanciones. Para evitar que ningún piloto intente sacar provecho en la última vuelta, la vuelta en curso desde que ondea la bandera queda anulada. Si hay que retomar la carrera, o hubiese que otorgar puntuaciones, se tendría en cuenta la clasificación de la vuelta anterior.

Reanudación de la carrera: de 0 a 3 vueltas previas
Si antes de la bandera corrieron 3 vueltas o menos, y se puede volver a correr, se relanzará la carrera desde el principio pero con una vuelta menos. Las vueltas anteriores se considerarán anuladas. Si es imposible reanudar la carrera, quedará anulada y no se darán puntos.

Reanudación de la carrera: de 3 vueltas a menos de dos tercios de carrera
En caso de poder reiniciar la carrera, se retomara la prueba según la posición de los pilotos de la vuelta anterior a sacar la bandera roja, y se completan las vueltas que faltan. Si las condiciones no lo permiten, se dará la carrera por terminada y se otorgará la mitad de los puntos.

Reanudación de la carrera: más de dos tercios de la carrera completada
Si hay que interrumpir la competición en este punto, se da por terminada y se dan los puntos completos según los resultados de la última vuelta completada.

Bandera a cuadros: Indica el final de los entrenos y del evento. Se exhibe únicamente en la línea de meta.

Bandera blanca: Presencia de un vehículo de servicio, de rescate, ambulancia en la pista o vehículo lento. Se exhibe junto con la bandera amarilla.

Bandera negra: Se muestra al final de la línea de boxes junto con un número, que indica al coche que lleva ese número que abandone la pista por el "pit lane" a causa de una sanción u otro motivo por decisión de la Dirección de Carrera.

Safety Car (SC)

El SC entrará en pista por motivos de seguridad, incidente o accidente y a criterio de la Dirección de Carrera para no interrumpir el evento (Bandera roja) ni detener a los participantes.

Ello significa la máxima precaución al seguir rodando, está prohibido adelantar y es obligatorio disminuir la velocidad minimo 10" mas lento que su vuelta de calificación (hasta alcanzar la caravana de participantes, detrás del coche seguridad). Cuando el SC vaya a salir de pista, al acabar su función, apagará sus luces de emergencia indicando con el intermitente su salida hacia el "Pit Lane". Los participantes mantendrán la formación en fila sin adelantarse hasta el encendido del semáforo verde o la aparición de banderas verdes en la recta de meta y superar la línea de meta.

Excepción sobre el SC:
En determinadas situaciones, se puede requerir la entrada del coche de seguridad a pista, pero en estos casos NO ENCENDERÁ LAS LUCES, es decir, si los participantes se lo encuentran en la pista SIN LAS LUCES, NO ESTARÁ ACTUANDO como SC y será un vehículo más en pista.

Salidas de pista:
En el caso de una salida de pista de un participante por un incidente de pilotaje o mecánico, hay que mantener la calma. Desde Dirección de Carrera y con la información de los Comisarios de Pista, se evalúa la situación y se decide qué tipo de intervención se llevará a cabo inmediatamente.

Si la salida de pista se debe a un incidente recuperable (trompo, pisar fuera de pista sin quedar atrapado en una puzolana, etc.) y el participante puede volver por sus propios medios a la pista, sólo se habrá señalizado con bandera amarilla. Se reincorporará con precaución ante la llegada de otros participantes y siempre siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pista.

Si es por un fallo mecánico, en la medida de lo posible el piloto apartará al máximo su vehículo fuera del asfalto y saldrá del coche protegiéndose detrás de la valla o muro de seguridad.

Si es por accidente y se queda inmovilizado sobre el asfalto, no debe abandonar el vehículo hasta ser atendido por el equipo de rescate y recuperación. Los comisarios de pista lo estarán señalizando con bandera amarilla al resto de pilotos.

Nivel sonoro

Cada circuito tiene sus limitaciones para los niveles de ruido. Todo vehículo que circule sin silenciador o sin "db killer" en el caso de escapes modificados, puede no tener garantizado su acceso a pista. Es responsabilidad de cada equipo que su vehículo no supere los decibelios permitidos, cuyo máximo admitido se comunicará en cada caso.

Restricciones de sonido:

· 95db a 3.000rpm

· Todo aquel vehículo que disponga de una palomilla/válvula de escape, debe realizar el trackday en las mismas condiciones que haya hecho el control de la sonometría.

· Para tomar la medición, siempre se utilizará el tacómetro del mismo vehículo.

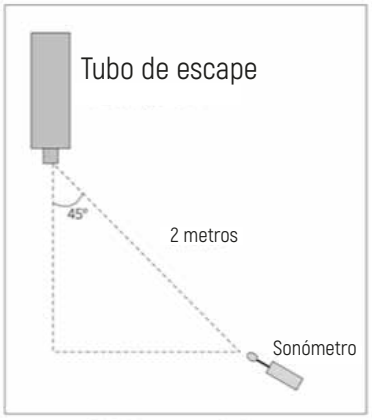
· Todo vehículo que circule con escape libre, sin silenciado, sin dB Killer o con escapes modificados, no tendrá garantizado su acceso a pista.

· En caso de superar los dB aquí indicados en la prueba de sonometría, el vehículo no tendrá acceso a pista por no cumplir con esta normativa ya que anteriormente al evento se ha informado a organizadores y pilotos.

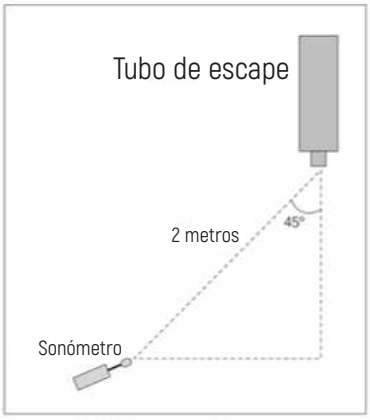
· En el caso de vehículos con 2 tubos de escape (a distintos lados del vehículo), se deberá hacer un test a cada uno de los tubos.

· Cualquier vehículo que haya superado el control de sonido previo a la entrada a pista, si una vez dentro de pista el jefe de pista lo considera necesario, deberá abandonar la pista (bandera negra) y repetir el control nuevamente.

· El control de sonido se realizará según las distancias y ángulo del siguiente gráfico:



Tubo de escape a la derecha



Tubo de escape a la izquierda

#ADCLASSICSCHALLENGE

11
amazing drives

Desarrollo del evento

Normas y restricciones

Sistema salida:

· Manga 1: El orden de la parrilla para la salida, que será lanzada, se establecerá según el mejor tiempo reali-zado en la tanda de entrenos cronometrados y, en caso de que un equipo no disponga de tiempo, saldrá desde la última posición de la parrilla y, en caso de ser varios los vehículos sin tiempo, éstos se colocarán por orden de dorsal.

· Manga 2: el procedimieto será el mismo, pero los 10 primeros clasificados de la manga anterior saldrán en orden inverso a la finalización de la Manga 1.

La salida será de tipo lanzada detrás del Coche de Seguridad (SC) y se deberá mantener la formación establecida de parrilla hasta llegar de nuevo a la recta de meta. El SC abandonará la pista habiendo apagado sus luces de emergencia y los participantes mantendrán la formación con una distancia máxima de 2 metros con el vehículo que le precede, hasta que se encienda la luz verde del semáforo de salida o se agite la bandera verde. Está prohibido adelantar hasta que se supere completamente la línea de meta.

El incumplimiento de este proceso, no mantener la formación o la distancia máxima hasta la linea de meta, se penalizará con un paso por el "Pit Lane".

Paradas

Paradas en Pit Lane: Se realizarán fuera del carril rápido dando preferencia a los vehículos que circulen por el carril rápido para su incorporación a la pista de nuevo, queda terminantemente prohibido estar parado en el carril rapido del pitlane o estar parado junto a la salida del mismo esperando a cumplir el tiempo reglamentario, una vez iniciada la marcha del vehiculo a la altura de su box no podra detenerse de nuevo , debiendo incorporarse a la pista.

No se podrá realizar ningún tipo de mantenimiento ni de reparación en la misma. Estas paradas están destinadas para cambio de piloto sin ningún tipo de intervención en el vehículo. El vehículo no puede quedar sin piloto al volante con los sistemas de seguridad puestos en ningún momento más que en los instantes de cambio de piloto. Exceptuando los eventos en formato Sprint.

Paradas en Boxes: La Zona de Boxes se ubicará y delimitará junto al Paddock en cada circuito, así como su acceso y salida.

En la Zona de Boxes así definida dentro del Paddock, estarán las asistencias y se podrán realizar todo tipo de operaciones de mantenimiento, reparación, cambio de ruedas y cambio de piloto, PERO NO los repostajes de combustible.

Aclaración sobre la Zona de Repostaje: El repostaje se hará en una zona habilitada y señalizada para ello y está totalmente prohibido realizar repostajes fuera de esta zona destinada exclusivamente para ello.

La velocidad en la Zona de Pit Lane será de 30 km/h y en la Zona de Boxes, será de 20 km/h. En caso de excederla así como de conducción agresiva o temeraria por éstas zonas, se establece la penalización de un "stop and go" de 3 minutos en la Zona de Penalización, que señalarán los Comisarios al infractor con bandera negra y su dorsal. En caso de reincidencia, se expulsará al equipo de la prueba

Repostajes

Siempre se realizarán en una zona señalizada y habilitada para ello como Zona de Repostaje. Queda terminantemente prohibido realizar el repostaje de combustible en cualquier otra zona que no sea la habilitada para ello, siendo considerado falta muy grave siendo objeto de exclusión del evento el equipo que lo realice.

El personal encargado de esta operación deberá observar las maximas medidas de seguridad , que se establecerán en función de las instalaciones que se dispongan, y recibirán una formación especifica los miembros del equipo designados para esta función debe utilizar indumentaria adecuada.

La operación SIEMPRE se realizará con el MOTOR PARADO y el contacto quitado, el piloto con los arneses desabrochados para favorecer su salida en caso necesario, y la puerta del piloto abierta para facilitar la ventilación del interior del vehiculo.

Todo el combustible se debe transportar en bidones o recipientes especificos para el combustible utilizado.

El incumplimiento de esta normativa supondrá la exclusión del equipo infractor.

Neumáticos

El neumático oficial y obligatorio de los eventos es el NANKANG NS-2R Race Street 180, que debe ser adquirido a la organizacion a traves del siguiente enlace:

https://www.amazingdrives.es/producto/neumatico-nankang-ns-2r-tw180-semislick/

Clasificación

Las puntuaciones obtenidas en cada tipo de evento serán las siguientes y se sumarán para obtener la clasificación provisional del campeonato en cada evento.

Posición	Sprint
1	50
2	42
3	36
4	30
5	26
6	22
7	18
8	16
9	14
10	12
11	10
12	9
13	8
14	7
15	6
16	5
17	4
18	3
19	2
20	1

El ganador de las Amazing Drives Classics Challenge modalidad SPRINT será el equipo que más puntos acumule al final de la temporada diferenciados por categoría de vehículos.

A tal efecto, la organización proporcionará a través de Cronosystem, la instalación de transponders en todos los vehículos participantes cuya instalación será llevada a cabo por la propia organización.

Al finalizar el evento, es responsabilidad del equipo participante, devolver el transponder a la organización en perfecto estado. Aquellos equipos que rompan o pierdan el transponder, deberán abonar el 100% de su valor (600€). Desde la organización, aconsejamos que lo desinstale un miembro de la organización acreditado para ello. La Organización ofrecerá a tiempo real a los equipos el orden de clasificación por el número de vueltas realizado hasta el momento, según el orden de paso por la línea de meta. El cronometraje de los vehículos permitirá seguir su evolución a través de los medios puestos a disposición de los participantes a título informativo, pero estos tiempos no pueden considerarse definitivos para la clasificación de la carrera hasta que sean validados por los Comisarios Deportivos.

El ganador será el vehículo que, una vez transcurridas las horas establecidas para el evento, lleve más vueltas al pasar por la línea de meta. El evento finaliza cuando haya transcurrido el tiempo establecido y cruce la meta el vehículo líder con más vueltas recorridas.

Para poder optar a premio y figurar en la clasificación final, se debe de terminar entre los primeros 20 clasificados independientemente de terminar la prueba.

Está prohibido, y penalizado con la exclusión de la prueba, detenerse o reducir excesivamente la velocidad en la pista para esperar al vehículo líder de la prueba antes de cruzar la meta en la última vuelta. Una vez finalizado el tiempo establecido en el formato del evento y una vez haya cruzado la línea de meta el vehículo con más vueltas, se dará por finalizado, ya no se podrá acceder a la pista en ningún caso y todos los vehículos entrarán a la Zona de Pit Lane para dirigirse a la Zona de Boxes, donde podran ser requeridos por los comisarios para la verificación final.

Sanciones

Las sanciones en que pudieran incurrir los pilotos o equipos participantes serán aplicadas por el Director de la Carrera que actuará como Juez Único del Evento atendiendo a las solicitudes de los Comisarios Deportivos, Técnicos ,Equipo de Cronometraje, o las reclamaciones que pudieran proceder de otros participantes pudiendo aplicar Advertencias, descuento de vueltas de carrera, penalización en tiempo, Stop And Go, exclusión y/o desclasificación, cambio de categoría, sanciones económicas, etc..

La organización se reserva el derecho de prohibir la participación a equipos o pilotos que considere con un comportamiento en pista o en las instalaciones del circuito no adecuada para el desarrollo del evento.

Reclamaciones

Durante el transcurso del evento, el portavoz y/o capitán del equipo podrá rellenar solicitudes de reclamación, las cuales se mostrarán en el briefing.

Se deberá realizar por escrita la reclamación donde figuren las siguientes pautas:

- Hora de la acción que se reclama
- Dorsal y categoría del equipo reclamante
- Dorsal y categoría del equipo sobre el que se realiza la reclamación.
- Nombre del responsable del equipo reclamante.
- Nombre de la persona a la que se le reclama (Si se sabe)
- Explicación detallada, veraz y concisa de los hechos.
- Firma del responsable del equipo reclamante.

Estará permitido aportar videos y fotos de la maniobra o situación en cuestión.

Si un piloto, asistente o portavoz reclama de manera personal a alguno de los operarios, podrá ser motivo de sanción.

Asistir con más pilotos a la zona de reclamaciones o dirección de carrera podrá ser motivo de sanción.

Si se ha iniciado la investigación por la misma acción o maniobra, la reclamación no será tramitada.

Cualquier reclamación no tramitada por este medio podrá ser omitida.

En el caso de realizarse una reclamación técnica (No deportiva) hacia otro equipo, a parte de la solicitud correspondiente por escrito de la reclamación, en el sobre se deberá introducir 100€ de fianza, el cual será devuelto si se confirma la veracidad de la acusación.

El motivo de esta última medida, se realiza con dicho monto económico, debido a que todos los vehículos participantes habrán pasado de forma estricta todas y cada una de las pertinentes verificaciones técnicas previas.

Conductas sancionables

Adelantar con bandera amarilla: se sancionará con un "Stop and Go" en el Pit-Lane de 2 minutos. En caso de un segundo aviso, serán 5 minutos. si hay reincidencia se aplicara la EXCLUSIÓN inmediata de la prueba.

Adelantar o no mantener la posición con el Safety Car: se sancionará con un paso por el Pit-Lane y en caso de reincidencia, se establece un "Stop and Go" en el Pit-Lane de 2 minutos. En caso de tercer aviso, se puede aplicar la exclusión de la prueba.

Adelantamiento peligroso y comportamiento agresivo en la pista: a juicio de los Comisarios, desde un paso por el Pit-Lane, a un "Stop and Go de 5 minutos. Según las reincidencias y la gravedad de los hechos, puede aplicarse la exclusión de la prueba.

Proteger agresivamente la posición o entorpecer los adelantamientos: a juicio de los Comisarios, desde un paso por el Pit-Lane, a un "Stop and Go" de 5 minutos. Según las reincidencias y la gravedad de los hechos, puede aplicarse la exclusión de la prueba.

Exceder la velocidad en el Pit-Lane y Zona de Boxes: desde una advertencia, a un paso por el Pit-Lane y hasta un "Stop and Go" de 5 minutos.

No hacer caso de las indicaciones de los Comisarios de Pista o de la Organización y ralentizar la marcha o detener el vehículo sin motivo justificado en la pista: desde un paso por el Pit Lane a un "Stop and Go" de 5 minutos.

Reiterar una sanción leve: de 2 a 10 vueltas, llegando en casos extremos a la exclusión.
Adelantar con bandera roja: de 2 a 10 vueltas, llegando en casos extremos a la exclusión.

No cumplir la sanción establecida en su momento: de 2 a 10 vueltas o llegando a exclusión.

No realizar las paradas mínimas obligatorias o no cumplir con el tiempo minimo establecido: El tiempo empezará a contar en un punto identificado en la entrada al pit lane y se volverá a tomar en un punto identificado previo a la incorporación a pista. Recordamos la obligación de no exceder los 30Km/h en la zona de boxes o pit lane. El incumplimiento del tiempo mínimo de las paradas provocará una penalización directa de 1 vuelta por cada 30" o fracción de incumplimiento del tiempo mínimo.

Conducción temeraria o drifting: desde 20 vueltas a la exclusión.

Realizar el repostaje de gasolina fuera de la zona señalada: de 2 a 10 vueltas, llegando en caso reiterativo a la exclusión.

Utilizar neumáticos no marcados: Exclusión.

Modificar o colocar elementos no autorizados en el vehículo: Exclusión.

Hacer caso omiso de las indicaciones de los Comisarios o de la Organización creando situaciones de peligro para sí mismo o terceros: Exclusión del piloto o del equipo entero.

Reiterar sanciones graves: desde 20 vueltas a la exclusión.

Penalizaciones ya recogidas y tipificadas:

Acción	Penalización	Reiteración
Avanzar con señales de peligro	1 pit stop	Exclusión
No respetar la señalización o banderas de los comisarios	1 pit stop	Exclusión
No hacer caso a la bandera negra	Exclusión	-
No llevar las pulseras o brazaletes	Advertencia	Exclusión
Cambio de piezas no autorizadas	Exclusión	-
No superar las verificaciones Técnicas o administrativas	Exclusión	-
Conducta antideportiva	Exclusión	-
Circular en sentido inverso a la carrera	Exclusión	-
No respetar el límite de velocidad en la zona de boxes	1 pit stop	100 €
No respetar el límite de velocidad en pit lane	Advertencia	1 pit stop
No asistir al briefing pre-carrera	5 puesto atrás en la parrilla de salida	-
No mantener el orden y la limpieza en pit lane y box	Advertencia	50€
Avanzar o no circular en línea detrás del Safety Car	1 pit stop	10' de penalización
No cumplir el tiempo mínimo de parada	1 vuelta por cada 30" o fracción	-

Regla Final

Fuera de lo expuesto en este documento, es potestad de la Organización, autorizar, modificar, añadir o anular cualquier normativa relacionada con los eventos de las Amazing Drives Classics Challenge en cualquiera de sus modalidades.

F6B
06
P4
24

49
MADA

Requisitos Técnicos

A través de este apartado, se resumen las normas que los vehículos deben cumplir para tomar parte en el evento.

Todos los vehículos deben llevar una preparación estándar destinada a mejorar la seguridad pasiva. Es obligación de los equipos asegurarse de que los vehículos cumplan los requisitos, no obstante, antes del comienzo del evento cada vehículo pasará una inspección técnica llevada a cabo por un equipo de profesionales en la materia.

De no superar el vehículo la inspección técnica, el equipo podrá quedar excluido del evento sin derecho a devolución del pago de la inscripción.

Cualquier modificación no especificada en el reglamento y que sea considerada como "de importancia" deberá ser consultada con la organización antes de su realización.

Vehículos Admitidos

Antigüedad

Los vehículos admisibles son aquellos cuya fecha de matriculación sea anterior al 31 de diciembre de 2005 en España.

Vehículos que hayan sido desarrollados originariamente como coches de competición (copas monomarca, prototipos, etc.) podrán ser no admitidos en el evento.

Motores y caja de cambios

Los motores permitidos serán exclusivamente de combustión interna de gasolina y de aspiración atmosférica, quedando excluidos los vehículos diésel y sobrealimentados.

Para favorecer la igualdad mecánica y en línea con la filosofía de costes contenidos del evento, no está permitido ninguna modificación en los componentes internos del motor (árboles de levas, culata, pistones, bielas, etc). Tampoco será posible hacer cambios o modificaciones en el sistema de alimentación o encendido (carburadores, inyectores, centralitas...).

La organización podrá comprobar en cualquier momento del evento que esto es así, siendo responsabilidad del equipo demostrar que el vehículo y sus componentes cumplen las normas establecidas.

Si el vehículo no equipa su motor original deberá notificarse a la organización en el momento de la inscripción a la prueba. El motor instalado en lugar del original igualmente deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- No serán admitidos motores cuya fecha de comercialización en España sea posterior al 31 de diciembre de 2005.
- No serán admitidos motores que no fueran originalmente equipados en el modelo inscrito o en sus sucesivas variantes (ej. permitido: motor de Golf III en Golf II).
- En ningún caso el motor a instalar podrá declarar una potencia superior en más de un 10% a la potencia declarada por la versión más potente (en el mercado español) del coche que recibirá el motor.
- Los motores deberán estar de serie y no es posible intercambiar piezas (culatas, árboles de levas) con otros motores.
- La caja de cambios deberá ser la original del coche o procedente de otro vehículo de granserie. Grupos cortos y diferenciales autoblocantes están permitidos.

Categorías

Existen 4 categorías diferentes limitadas por su potencia y tamaño, siendo las siguientes:

- Estandar S: Coches hasta 3,75 metros con un máximo de 130 CV de potencia.
- Estandar M : Coches desde 3,75 hasta 4,5 metros con un máximo de 180 CV
- Lightweight M: Coches desde 3,75 hasta 4,5 metros con un máximo de 180 CV con un peso por debajo de 850kg
- Estandar X: Coches a partir de 4,5 metros con un máximo de 250 CV

Medidas reguladoras

Neumáticos y llantas

El mínimo diámetro de llanta será de 15" y el máximo será de 17". El neumático oficial y obligatorio de los eventos es el **NANKANG NS-2R Race Street 180**, que se debe adquirir a través del siguiente enlace:

http://www.amazingdrives.es/producto/neumatico-nankang-ns-2r-tw180-semislick/

Nankang garantiza un mínimo de 20 neumáticos por equipo inscrito para toda la temporada. Para los equipos que así lo soliciten, hay previsto un stock adicional de neumáticos, de forma que se podrán adquirir más unidades con el fin de poder hacer tests con ellos antes del evento.

En cualquier caso, no serán admitidos neumáticos que presenten un estado de desgaste excesivo o no estén en buen estado (ausencia de dibujo, hernias, desprendimientos en la carcasa, alambres a la vista, etc.).

Suspensiones

El conjunto muelle / amortiguador / copela es libre. También las barras estabilizadoras y las barras entre torretas de suspensión (barras de copelas).

Chasis y bastidor

La mejora del chasis y bastidor deberá realizarse única y exclusivamente con material proveniente de vehículos de gran serie.

Sólo se permiten cambios de brazos de suspensión, subestructuras de anclaje, bujes o manguetas si estos derivan de otros vehículos de calle producidos en gran serie o anclajes tipo uniball específicos para el modelo de vehículo en cuestión.

No se permiten modificaciones o el uso de otros puntos de anclaje que no sean los originales del chasis.

Frenos

El diámetro, dibujo y material de los discos es libre. El compuesto de las pastillas es libre. Las pinzas de freno podrán ser:

- Las de origen
- Procedentes de otro vehículo de gran serie

Cualquier mejora del conjunto disco-pinza deberá llevarse a cabo con componentes provenientes de vehículos de gran serie que encajen en los puntos de anclaje originales.

La supresión de ABS, o la incorporación de sistemas de distribución de la frenada, estarán permitidos siempre que a juicio de los comisarios técnicos la modificación realizada no suponga merma alguna de la capacidad de frenada de origen y sea sufcientemente robusta y estable.

Los latiguillos de freno metálicos sí están permitidos.

Los conductos de refrigeración adicionales sí están permitidos.

Admisión y escape

Los sistemas de admisión serán libres excepto para aquellos vehículos que estén en el límite de potencia de sus categorías (>130, >180, >250cv), en cuyo caso la estructura de caja y tubos debe ser la original, pudiendo ser el filtro de material libre (papel, algodón, espuma...).

No están permitidos los sistemas de admisión tipo ITB (Independent Throttle Bodies) o de mariposas independientes para cada cilindro o pareja de cilindros, exceptuando aquellos que fueran equipados en origen.

Si la posición del escape es modificada, éste podrá ser visible desde el plano superior del vehículo, pero en ningún caso podrá suponer un obstáculo o peligro para las personas que rodean el coche. La salida del escape por el lateral del vehículo está permitida bajo las mismas condiciones.

El nivel máximo de ruido será de menos de 95 dBA, medido a 2 metros de la salida del tubo de escape y a 45 grados del eje, a 3000rpm. Las condiciones de medida del nivel máximo podrán ser modificadas a criterio de la Dirección del Evento.

Cualquier vehículo que no cumpla con el límite de ruido establecido no podrá acceder a pista.

Si un vehículo sufre daños en el sistema de escape durante la prueba, deberá tomar medidas para que el nivel de ruido descienda hasta los límites establecidos.

El nivel de ruido podrá ser revisado por la Dirección del Evento en cualquier momento.

Carrocería

Los vehículos pueden estar vaciados de elementos de confort por dentro (moquetas, asientos, guarnecidos...), pero no puede haber superficies cortantes ni elementos sueltos o sin fijar correctamente. El uso de salpicadero original completo es obligatorio o, en su defecto, se permiten salpicaderos de fibra completos que repliquen las formas del salpicadero original.

En cualquier caso, salvo que el coche equipe luna térmica delantera, estos salpicaderos deberán igualmente permitir el desempañado de la misma a través del sistema de ventilación.

Todos los huecos procedentes de la eliminación de equipamiento en el salpicadero original (tales como radio, guantera, etc.) deberán ir debidamente tapados por seguridad.

Las puertas deben ser las originales del vehículo. En caso de estar desprovistas de los paneles de protección originales, no podrán tener agujeros sin cubrir y pueden ser tapados mediante paneles de aluminio, fibra, loneta, etc.

No están permitidos alerones u otros elementos que sobresalgan de la planta del coche o supongan un riesgo de enganche para las personas que estén fuera del vehículo.

Con el objetivo de mantener los costes y la seguridad de los pilotos, queda prohibido usar, exceptuando el capó motor y el porton del maletero, paneles de fibra para sustituir partes de la carrocería como aletas, puertas, pasos de rueda, etc.

El vehículo debe llevar paragolpes delantero y trasero en todo momento. El vehículo debe llevar al menos el espejo retrovisor central e izquierdo en todo momento. El derecho será opcional.

A excepción de la realización de agujeros en el paragolpes frontal destinados a mejorar la refrigeración o la admisión del motor, no se permite modificar o perforar los mismos con el objetivo de eliminar peso o mejorar la aerodinámica del vehículo. Estos agujeros NUNCA podrán ser realizados en los espacios reservados para los patrocinadores oficiales del evento. Si dichos agujeros son realizados en las zonas asignadas a patrocinadores, igualmente deberán llevar las pegatinas o distintivos oficiales en esas zonas.

Dichos agujeros nunca podrán comprometer la resistencia del paragolpes, pudiendo el organizador no admitir un coche que considere peligroso o fuera de normativa.

En cualquier caso, para evitar posibles problemas en las inspecciones técnicas, se aconseja siempre consultar a la organización antes de llevar a cabo ninguna modificación. Para ello se habilita el siguiente correo electronico para dirigir las consultas y/o comentarios classicschallenge@amazingdrives.net

Si en caso de golpe o accidente el parachoques quedara dañado, la organización valorará de forma individual si el vehículo puede o no volver a salir a pista.

La organizacion se reserva el derecho a lastrar aquellos vehiculos que considere necesario en caso de que no lleguen al peso minimo de su categoria.

Elementos para el remolcado del vehículo

Está permitido reforzar las anillas originales del vehículo o instalar anillas en los lugares que originalmente se pensaron para ello siempre y cuando no salgan del perímetro del coche o supongan un riesgo para los demás participantes.

Con el fin de facilitar la labor del personal de rescate, los elementos de arrastre deberán estar señalizados mediante una pegatina en forma de flecha indicando claramente su posición.

Sistemas de iluminación

El sistema de iluminación del vehículo debe ser el original o recambio equivalente. Los "kits de Xenón" o bombillas de sustitución de tipo LED están permitidos para los faros originales, siempre y cuando cumplan la normativa de altura en cuanto deslumbramientos.

Está prohibida la instalación de cualquier elemento que no sea original, equipo opcional original o recambio equivalente (faros antiniebla, "cuneteros", etc).

El uso de tiras led como método de comunicación entre coche y box está permitido aunque no es obligatorio, no obstante, estás deberán cumplir ciertos requisitos. A saber:

- En ningún caso la tira podrá tener como fin aumentar la visibilidad del piloto en pista,será únicamente una herramienta de comunicación.
- No podrá parpadear, las únicas posiciones serán encendido o apagado (ON/OFF).
- El color de la tira en ningún caso podrá coincidir con el de las banderas de pista, por tanto quedan descartados los siguientes colores: rojo, amarillo, verde y azul. Podrán usarse otros colores como morado, naranja, rosa, etc.
- Su ubicación deberá ser siempre el pilar A del vehículo (recomendable en el lado del copiloto) y la longitud máxima será la que determine el propio pilar A, es decir, desde la unión del capó delantero con la luna delantera hasta el comienzo del techo del coche.

Todos los sistemas de iluminación deben funcionar correctamente y estar bien regulados cumpliendo la normativa de circulación en carretera para evitar deslumbramientos a otros participantes: luces de freno, luces de posición, de cruce, intermitentes y de emergencia.

Durante la inspección técnica se revisará que su regulación de altura no pueda molestar a otros equipos.

Si el vehículo dispone de ellas, las luces antiniebla podrán llevarse encendidas.

Si durante el evento algún sistema de iluminación dejara de funcionar, o lo hiciera de forma deficiente, el vehículo no podrá continuar hasta que el defecto sea subsanado, debiendo parar inmediatamente después de ser advertido el fallo. De lo contrario, el equipo podrá ser sancionado.

La organización podrá comprobar en cualquier momento el correcto funcionamiento de los sistemas de iluminación.

Estado del parabrisas

El vehículo deberá tener todos sus cristales en buen estado y se circulará en todo momento con las ventanas subidas.

El parabrisas delantero no podrá tener grietas que comprometan su resistencia ni agujeros o marcas que traspasen el material de lado a lado o impidan la visibilidad. Son permitidas pequeñas marcas o grietas que no comprometan la integridad del mismo. Los cristales de policarbonato están permitidos en ventanillas laterales y luna trasera.

Es aconsejable que la calefacción/ventilación esté operativa con el fin de desempañar los cristales en caso de lluvia.

Como alternativa, es posible la instalación de una luna térmica delantera. El mando de encendido debe poder accionarse desde el puesto del conductor con el piloto sentado, el arnés abrochado y el volante puesto. Los productos antivaho son recomendables, pero en ningún caso podrán ser un sustituto del sistema de calefacción o de la luna térmica.

Sistemas contra incendios

14.1 Extintor

Todos los vehículos deberán llevar un extintor de mano de, al menos, 2 Kg de capacidad en el interior y en un lugar que sea accesible para el piloto cuando esté sentado y recomendado con los araneses abrochados.

El extintor debe estar timbrado y no puede estar caducado. No será admitido ningún extintor que no esté en fecha y/o que se encuentre en mal estado (abolladuras, piezas rotas...). Si el extintor no presenta fecha de caducidad, deberá presentarse factura de compra con antigüedad inferior a dos años.

El extintor debe estar firmemente sujeto al vehículo mediante pernos y tuercas y en ningún caso mediante tornillos directamente sobre la chapa. El extintor deberá estar perfectamente sujeto, pero dispondrá de una fijación de apertura rápida que permita su utilización en caso de emergencia; solo se aceptan las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas (dos como mínimo, ver imagen).

Los sistemas de extinción automáticos, tanto en habitáculo como en compratimento motor, están permitidos.

Cortacorrientes

Todos los vehículos deben llevar instalado un cortacorrientes general. Por razones de seguridad, este sistema debe cortar el suministro eléctrico en todos los sistemas del coche (batería, alternador, luces, claxon, encendido, bomba de combustible, etc.) y debe parar el motor.

El cortacorrientes será de tipo antideflagrante de 6 polos y deberá poder ser accionado tanto desde el interior como desde el exterior del coche. En el exterior, el sistema de accionamiento del cortacorrientes se recomienda que esté situado en la parte inferior de uno de los montantes del parabrisas en los vehículos cerrados.

La situación del cortacorrientes debe estar claramente indicada mediante una pegatina con forma de triángulo de fondo azul con base de, al menos, 12 cm, con reborde blanco y un relámpago rojo. La posición OFF del mando del cortacorrientes deberá estar claramente indicada.

La estructura de seguridad

Se denomina estructura de seguridad a la estructura multitubular instalada en el habitáculo cerca de la carrocería, concebida con el fin de evitar una deformación importante de la carrocería (chasis) en caso de accidente.

En este apartado se detallan los requerimientos mínimos para poder superar la inspección técnica, no obstante, se detallan formas de incrementar aún más la eficiencia de la estructura mediante técnicas sencillas pero efectivas que mejoran sustancialmente el diseño y la resistencia de la estructura.

Composición de la estructura de seguridad

La estructura de seguridad se compone de arcos de seguridad, que son estructuras tubulares formando un arco con dos bases de anclaje. Los diferentes arcos o piezas que componen una estructura de seguridad son los siguientes:

- Arco principal: Estructura prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza (inclinación máxima +/-10° con respecto a la vertical) situado en un plano transversal al vehículo, e inmediatamente detrás de los asientos delanteros. El eje del tubo debe estar contenido en un solo plano.
- Arco delantero: Similar al arco principal pero su forma sigue los montantes y el borde superior del parabrisas
- Arco lateral: Estructura casi longitudinal y prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza, situado a lo largo de la parte derecha o izquierda del vehículo, siguiendo el pilar delantero del mismo el montante del parabrisas, y los montantes traseros siendo casi verticales y estando justo detrás de los asientos delanteros. El montante trasero debe ser rectilíneo en vista lateral.
- Semiarco lateral: Idéntico al arco lateral pero sin el pilar trasero.
- Tirante longitudinal: Tubo casi longitudinal de una única pieza uniendo las partes superiores del arco principal y delantero.
- Tirante transversal: Tubo semi-transversal de una única pieza que une los miembros superiores de los arcos o semiarcos laterales.
- Tirante diagonal: Tubo transversal que une uno de los ángulos superiores del arco principal o uno de los extremos del miembro transversal en el caso de un arco lateral, y el pie de anclaje opuesto inferior del arco. El extremo superior de un tirante trasero con el punto de anclaje inferior del otro tirante trasero.
- Tirantes desmontables: Miembros estructurales de una estructura de seguridad que se pueden desmontar.
- Refuerzo de la estructura: Miembro añadido a la estructura de seguridad para mejorar su resistencia.
- Pie de anclaje: Placa soldada al final de un tubo de la estructura para permitir su atornillado sobre la carrocería/chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo. Esta placa puede ser soldada a la carrocería / chasis, además de los pernos.
- Placa de refuerzo: Placa metálica fijada a la carrocería/chasis bajo el pie de anclaje de un arco para repartir mejor la carga sobre la carrocería/chasis.

La estructura básica, a la cual será necesario añadir refuerzos obligatorios, podrá ser de tres tipos:

- Arco principal + semiarcos laterales + refuerzo transversal + tirantes traseros (Fig. 1)
- Arcos laterales + refuerzos tranversales + tirantes traseros (Fig. 2)
- Arco frontal + arco principal + refuerzos longitudinales + tirantes traseros (Fig. 3)

Fig. 1

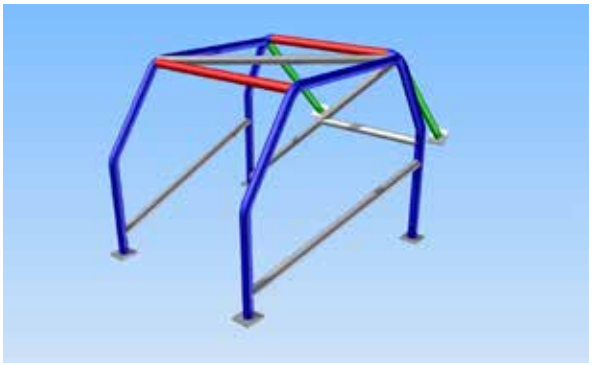


Fig. 2

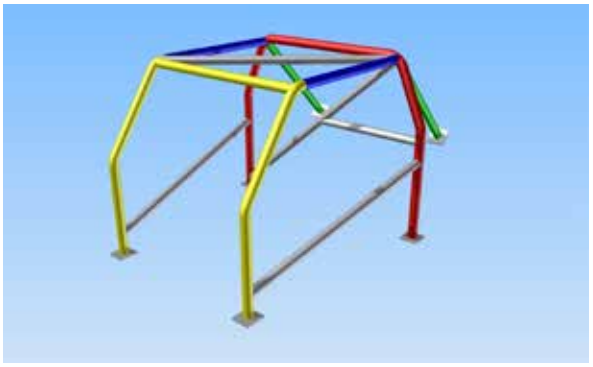


Fig. 3

Puntos de anclaje de la estructura a la carrocería o chasis

El mínimo de puntos de anclaje es 6, repartidos de la siguiente forma:

- 1 para cada montante del arco delantero o semiarcos laterales,
- 1 para cada montante de los arcos laterales,
- 1 para cada montante del arco principal,
- 1 para cada tirante longitudinal trasero.

Para conseguir un montaje óptimo sobre la carrocería, el guarnecido original puede ser modificado junto a la estructura de seguridad o sus puntos de anclaje, recortándolo o modificándolo localmente.

Cada pie de anclaje debe estar fijado por, como mínimo, 3 tornillos en una placa de refuerzo de, al menos, 3mm de espesor y de, al menos, 120 cm2 que estará soldada a la carrocería para los arcos principales, delanteros y/o laterales y 3mm de espesor y al menos 60 cm2 para los tirantes traseros

Composición mínima y refuerzos obligatorios

Todos los vehículos participantes deben contar con una estructura de seguridad completa cuyas características técnicas se encuentran recogidos en el apartado 8.3.3 del Artículo 253 del Anexo J de la FIA. La estructura de seguridad deberá estar formada por:

- Estructura básica con 6 puntos de anclaje
- Barras laterales en puertas
- Tirantes diagonales en techo y en arco principal

Nota: la obligatoriedad de incorporar los tirantes de refuerzo diagonales en techo y arco principal sólo aplica a vehículos de nueva inscripción cuya estructura de seguridad se fabrique de forma artesanal. Vehículos con estructuras con homologación FIA o de marcas o fabricantes reputados están exentas de incorporar estos refuerzos.

Mejoras en el diseño

En muchos casos, una inversión muy pequeña puede incrementar de forma considerable la seguridad y protección que ofrece la estructura de seguridad. Utilizando cartelas o ángulos de refuerzo, una barra en el salpicadero, refuerzos dobles en las puertas o tirantes adicionales, por ejemplo. Existen multitud de posibilidades de refuerzo, pero no será admitida ninguna que no figure como posible opción dentro del Anexo J de la FIA.

Malas prácticas a evitar

Existen una serie de errores típicos a la hora de desarrollar una estructura de seguridad que, de cometerse, harán que la inspección técnica antes del evento sea no favorable, con lo que el vehículo no podrá tomar la salida.

Estos errores merman la resistencia de la estructura y por tanto la seguridad de los ocupantes del vehículo.

Desde la organización aconsejamos que la estructura sea instalada o fabricada por un profesional homologado por la FIA para tal labor. no recomienda que los equipos fabriquen o instalen las estructuras de seguridad.

Las soldaduras deben cubrir todo el perímetro del tubo, siendo estas de la mejor calidad posible y de una penetración total (preferiblemente usando soldadura MIG/MAG o TIG).

El curvado del tubo debe hacerse en frío para no debilitar el material y el radio de curvatura (medido en el eje del tubo) debe ser de, al menos, 3 veces el diámetro. Si el tubo se ovala durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor no será inferior a 0.9. La superficie del tuvo en los ángulos debe ser uniforme, sin pinzamientos, arrugas, estiramientos ni dobleces.

Los tirantes longitudinales traseros deben anclarse cerca del techo y cerca de los ángulos superiores exteriores del arco principal a ambos lados del vehículo, pudiendo ser por medio de conexiones desmontables. Deberán formar un ángulo mínimo de 30º con la vertical y estar dirigidos hacia atrás, serán rectos y tan cercanos como sea posible a los paneles interiores laterales de la carrocería.

IMPORTANTE:
La estructura deberá ser protegida con espuma, goma u otro sistema a la altura de la cabeza del piloto con el fin de que minimice el impacto del casco en caso de accidente (ver fotografía).

El arco deberá quedar a una altura suficiente como para que el piloto pueda mover la cabeza libremente.

Defectos en la estructura que no serán admitidas en el evento:

- Soldaduras con partes sin cubrir
- Soldaduras con agujeros o partes del metal de las barras fundido

Tampoco serán admitidos vehículos cuya estructura de seguridad sufra de los siguientes defectos:

- Pinzamientos
- Zonas estiradas u ovaladas
- Dobleces y pliegues

Asientos y arneses

El asiento del conductor deberá ser obligatoriamente de tipo baquet. El piloto deberá ir sujeto mediante arneses de 4 ó 6 puntos de anclaje correctamente posicionados. Durante las 24 horas y durante la hora previa a las mismas sólo estará permitido un asiento en el vehículo.

Antes de este momento podrá llevarse un segundo asiento para un copiloto. Este segundo asiento debe cumplir los mismos requisitos que el del conductor y no podrá afectar a la posición o situación del extintor, que es una pieza fundamental para la seguridad de los ocupantes.

Los arneses en ningún caso podrán ir anclados al asiento o a sus soportes.

Los arneses se pueden anclar a una barra de refuerzo de la estructura de seguridad y/o a los puntos de sujeción de los cinturones traseros originales del coche, siempre que cumplan con los requisitos especificados en el Anexo J de la FIA. Ángulos permitidos:

Ángulos permitidos para los arneses de seguridad

Los arneses deben sujetar correctamente a todos los pilotos del equipo. Es recomendable hacer pruebas en este sentido antes del evento para garantizar que todos los pilotos pueden tomar parte en el mismo.

A su vez, las guías correderas están permitidas, en caso de no equiparlas, se permite el uso de cojines en los asientos, cuyo fin es el de hacer la posición de conducción adaptable a todos los pilotos, pero deberán ser de una firmeza tal que no se deformen en las curvas causando cambios de posición al volante.

Si el vehículo equipa airbag, deberá ser desconectado, de no ser posible se deberá sustituir el volante por uno que no tenga airbag.

Consideraciones adicionales de seguridad

El depósito de gasolina deberá estar en su ubicación original, y en ningún caso dentro del habitáculo/maletero. La instalación de depósitos nodriza, deberá ser completamente hermética y deberá estar anclada firmemente al chasis.

Equipación obligatoria para el piloto

Es obligación del equipo que el arnés y el casco del piloto que sale a pista esté correctamente ajustado y abrochado. A su vez, el piloto debe conducir en todo momento equipado con los elementos de seguridad requeridos, que son los siguientes:

- Casco integral cerrado o abierto (tipo rally)
- Guantes
- Mono ignífugo
- Ropa interior ignífuga
- Botines de competición

amazing drives

Classics

CHALLENGE

amazing drives

www.amazingdrives.net - info@amazingdrives.net - amazing_drives

España: +34 667 870 228 - USA: +1 (603) 341-6606