



GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS 2018

24h experience

Versión: 1.2.0

Fecha: 18/05/2018

Contenido

GUÍA Y NORMATIVA BÁSICA	4
1 Introducción	4
2 El evento.....	4
Art.1 Organizador del evento	4
Art.2 Fechas y eventos	4
Art.3 Los circuitos.....	4
3 Información general	5
Art.4 Condiciones de participación	5
Art.5 Precios y pagos	5
Art.6 Instalaciones y servicios incluidos con la inscripción	6
Art.7 Servicios opcionales.....	6
Art.8 Normas generales de utilización de las instalaciones	6
Art.9 Acreditaciones	7
4 Los equipos.....	7
5 Los coches.....	8
Art.10 Clases y Categorías	8
Art.11 Dorsales y publicidad.....	8
6 Disciplina general en Paddock, boxes y Pit Lane	9
Art.12 Áreas.....	9
7 Disciplina en pista.....	11
Art.13 Banderas.....	11
Art.14 Adelantamientos	11
Art.15 Comportamiento	11
8 Procedimientos.....	12
Art.16 La salida	12
Art.17 Relevos y cambios de piloto	12
Art.18 Repostajes	13
Art.19 Safety Car.....	13
Art.20 Neutralización del evento por Bandera Roja.....	13
ANEXO I: REQUISITOS TÉCNICOS.....	14
1 Vehículos admitidos	14
Art.1 Antigüedad	14
Art.2 Motores	14
Art.3 Categorías.....	15

2	Medidas reguladoras.....	15
Art.4	Neumáticos.....	15
Art.5	Suspensiones	16
Art.6	Chasis y bastidor.....	16
Art.7	Frenos.....	16
Art.8	Admisión y escape.....	17
Art.9	Carrocería	17
3	Medidas de seguridad	17
Art.10	Elementos para el remolcado del vehículo	17
Art.11	Sistemas de iluminación	18
Art.12	Estado del parabrisas	19
Art.13	Sistemas de comunicación coche-box/box-coche.....	19
Art.14	Sistemas contra incendios.....	20
Art.15	La estructura de seguridad.....	21
Art.16	Asientos y arneses.....	26
Art.17	Consideraciones adicionales de seguridad.....	28
Art.18	Equipación obligatoria para el piloto	28
	ANEXO II: EXCEPCIONES SOBRE VEHÍCULOS ADMITIDOS	28

NOTA: La Guía de Buenas Prácticas 2018 es una actualización de la Guía 2017. Todas las modificaciones respecto a la norma del año pasado estarán indicadas con texto rojo a lo largo de la misma.

GUÍA Y NORMATIVA BÁSICA

1 Introducción

La filosofía de 24h experience es la de acercar el deporte del motor al aficionado al automovilismo en un entorno seguro, como es un circuito de velocidad, a través de eventos con presupuestos contenidos y vehículos con modificaciones enfocadas a aumentar la seguridad: una experiencia de disfrute y diversión al alcance de cualquiera.

2 El evento

Art.1 Organizador del evento

24h experience

Contacto

Web: <https://24h-experience.com/>

Correo electrónico: info@24h-experience.com

Art.2 Fechas y eventos

A lo largo de 2018 se celebrarán dos eventos 24h-experience, estos son:

- **03-04 Febrero:** 24 Horas Portimao 2018
- **22-23 Septiembre:** 24 Horas de Ascari 2018

Art.3 Los circuitos

Los eventos tendrán lugar en los siguientes circuitos de velocidad en las fechas especificadas:

Autódromo Internacional de Algarve (Portimao, Portugal):

- Sítio do Escampadinho, Mexilhoeira Grande, 8500-148 Portimão, Portugal.
- <http://www.autodromodoalgarve.com/>
- Tel.: (+351) 282 405 600
- minfo@autodromodoalgarve.com

Ascari Race Resort (Ronda, Málaga, España)

- Carretera de Campillos (A-367), Km. 30,5, 29400 Ronda, Málaga, Málaga
- <https://www.ascari.net/en/home/>
- Tel.: (+34) 952 18 71 71
- info@ascari.net

3 Información general

Art.4 Condiciones de participación

Todos los inscritos en el evento aceptan sin reservas las condiciones de participación y cancelación detalladas en el formulario de inscripción, disponible en <https://24h-experience.com/>, comprometiéndose a su vez a respetar sin reserva las normas así como las decisiones tomadas por el Organizador o la Dirección del Evento.

Art.5 Precios y pagos

- Precio de inscripción por evento para un equipo de entre 4 y 6 pilotos = **1900 €**
- Precio de piloto adicional (hasta un máximo de 8 pilotos) = **50 € /piloto**
- Precio de mecánico/acompañante = **20 € /persona**

En ningún caso, ningún equipo puede estar formado por más de **12 personas**, sean o no pilotos (ver apartado nº 4: Los equipos).

La inscripción en el evento dará derecho a la participación en el mismo así como el acceso y uso de las instalaciones del circuito para todos los integrantes del equipo.

Los pagos se realizarán según las siguientes fechas límite:

24h de Portimao 2018:

- En el momento de la inscripción: 1000 €
- Fecha límite, 15 de diciembre: 900 €
- Box compartido: incluido en el precio

24h de Ascari 2018:

- En el momento de la inscripción: 100 € en concepto de reserva de plaza
- Fecha límite, 15 de abril: 900 €
- Fecha límite, 15 de junio: 900 €
- Box compartido: 120 € (hasta agotar existencias)

Nota: a partir del primer del primer pago, la organización se compromete a bloquear una plaza para el equipo, por este motivo, y siguiendo la política de cancelaciones recogida en <https://24h-experience.com/condiciones/> no se efectuarán reembolsos bajo ninguna circunstancia.

Art.6 Instalaciones y servicios incluidos con la inscripción

Al inscribirse al evento, los miembros del equipo tendrán a su disposición los siguientes servicios e instalaciones:

- Pista completa durante 24 horas,
- Paddock y Pit Lane
- Comisarios de pista 24 h,
- Director de pista 24 h,
- Personal de eventos 24 h,
- Vehículos de intervención rápida 24 h,
- Ambulancia (s) (con equipo sanitario completo) 24 h,
- Boxes compartidos*
- Catering de hospitalidad gratuito compuesto por snacks, bollería, refrescos, café...

**El circuito de Ascari dispone de un limitado número de boxes, que podrán ser solicitados en opción con un sobrecoste de 120 € por equipo hasta agotar existencias. Estos boxes serán asignados siguiendo el orden de solicitud y pago de los mismos.*

Art.7 Servicios opcionales

Opcionalmente, se incluye la posibilidad de contratar un catering completo para participantes compuesto de dos comidas (sábado y domingo) y una cena (sábado).

Art.8 Normas generales de utilización de las instalaciones

Es obligación de los equipos dejar las instalaciones en el mismo estado de orden y limpieza en el que fueron encontrados.

Están prohibidos los animales en todas las instalaciones del circuito.

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito. Los desperfectos ocasionados irán a cargo del equipo.

Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones los neumáticos usados después de la prueba.

No está permitido colocar material publicitario tales como pancartas, banderas, banners, roll ups, etc. fuera de la zona de trabajo asignada a cada equipo. Sólo los patrocinadores oficiales del evento dictaminados por el Organizador tendrán cabida en las zonas comunes.

Si se desea montar carpas adicionales, caravanas, avances o *motorhomes* se deberá avisar por adelantado al Organizador, que podrá autorizar o no su uso en función de su propio criterio. En ningún caso estas estructuras podrán ocupar espacios comunes o reservados a otros participantes, quedando el espacio disponible limitado únicamente al asignado al respectivo equipo.

Está terminantemente prohibido hacer fuego, el uso de hornillos, camping gas, etc. dentro de las instalaciones del circuito.

Art.9 Acreditaciones

El acceso al circuito está reservado exclusivamente a participantes. Para poder acceder a las zonas restringidas tales como pista, Pit Lane, Paddock, etc. será necesario estar en posesión de una acreditación de equipo que será entregada a la hora de las gestiones administrativas.

Sólo los miembros del equipo dispondrán de acreditaciones según el siguiente orden:

- **1 PASE DE VEHÍCULOS PARA PADDOCK***
- **PASES PERSONALES PARA TODOS LOS INTEGRANTES DEL EQUIPO**

**En el Circuito de Ascari, los vehículos de asistencia aparcados en el Paddock no podrán moverse desde las 09:00 de la mañana del sábado hasta la finalización del evento.*

El resto de vehículos pertenecientes a los integrantes del equipo se aparcarán en los espacios comunes delimitados para ello.

Podrán solicitarse acreditaciones de prensa para aquellos medios que estén interesados en cubrir el evento y cuya temática sea afín a la filosofía del mismo. Las acreditaciones de prensa se solicitarán por escrito a través de info@24h-experience.com. El período para solicitar una acreditación de prensa termina el 7 días antes del comienzo del evento.

4 Los equipos

Los equipos deben estar compuestos por un mínimo de 4 y un máximo de 8 conductores. El máximo número de integrantes de un equipo será de **12 personas**. Un integrante del equipo será designado como Jefe de Equipo y será el único responsable de las comunicaciones con la Organización. **Un segundo integrante del equipo será designado como delegado y será el responsable de las comunicaciones cuando el Jefe de Equipo no se encuentre en disposición de hacerlo.**

Todos los pilotos del equipo deben ser mayores de edad y estar, o haber estado, en posesión de carné de conducir o poder justificar experiencia en pista suficiente, siempre a criterio de la organización.

Ningún participante podrá salir a pista o acceder a las zonas reservadas para participantes sin haber pasado antes a retirar su acreditación y seguro personal por las oficinas de la Organización.

Todos los pilotos del equipo, **así como el capitán y delegado**, deben acudir al *briefing* de seguridad obligatorio. La ausencia de alguno de estos miembros del equipo durante el *briefing* será motivo de sanción al equipo.

Todos los integrantes del equipo deben conocer las normas contempladas en este documento. El no conocimiento de las mismas supone un riesgo inaceptable tanto para el propio participante como para el resto de participantes del evento. El no conocimiento de las normas no exime de su cumplimiento.

5 Los coches

La filosofía de 24h experience es la de ofrecer eventos de resistencia en circuito con presupuestos contenidos. Para ello, los vehículos admitidos deberán ser de calle, matriculados antes del **31 de diciembre de 1994** y con preparaciones básicas, más enfocadas a mejorar la seguridad que el rendimiento.

Aquellos coches con grandes preparaciones destinadas a mejorar el rendimiento del vehículo y que, por tanto, quedan fuera del marco de la filosofía del evento, pueden no ser admitidos en la prueba.

Art.10 Clases y Categorías

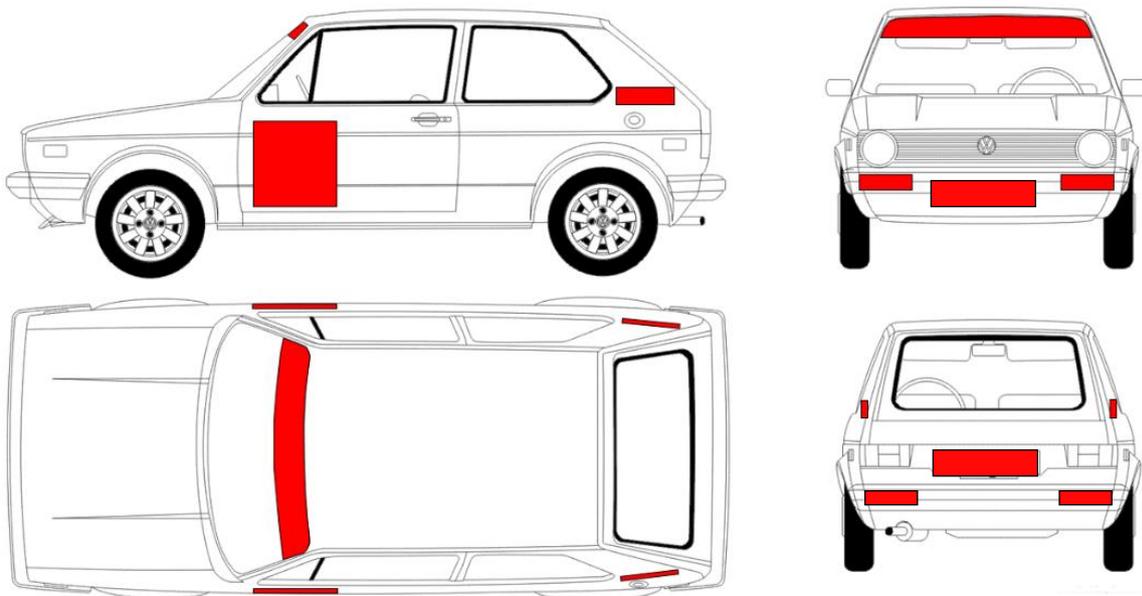
- **Clase 1:** Vehículos del segmento B y hasta 130 CV de potencia
- **Clase 2:** Vehículos del segmento C y D y hasta 160 CV de potencia
- **Clase 3:** Vehículos del segmento E y hasta 200 CV de potencia

Para más información consultar el ANEXO I: Requisitos Técnicos.

Art.11 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.
- Parabrisas delantero: espacio de al menos 20 cm desde el punto más alto del cristal hacia abajo.
- Paragolpes delantero y trasero: 2 rectángulos en medidas 30 x 13 cm.
- Pilar C: 2 rectángulos de medidas 30 x 13 cm.
- Matrículas delantera y trasera



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.

La Organización se reserva el derecho a reclamar espacios adicionales.

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

6 Disciplina general en Paddock, boxes y Pit Lane

Todas las áreas del evento serán definidas en los planos correspondientes a cada evento. Con el fin de mejorar la seguridad del evento cada área tendrá una reglamentación específica que todos los participantes deben conocer y cumplir.

El hecho de no conocerla implica un grave riesgo tanto para él como para terceros y, por tanto, podrá ser sancionado. El no conocimiento de las normas no exime de su cumplimiento

Art.12 Áreas

Se habilitarán zonas de trabajo principales en las que los equipos podrán realizar labores de mantenimiento o reparación de los vehículos. Bajo ninguna circunstancia estos trabajos serán llevados a cabo fuera de estas áreas. Estas áreas son denominadas como boxes y Paddock.

12.1 Boxes

Ubicados en el edificio anexo a Pit Lane, los equipos dispondrán de un box para uso compartido con otros equipos. Los boxes están equipados con electricidad monofásica, trifásica y aire comprimido.

La asignación y distribución de boxes será realizada por el Organizador a su criterio.

Nota: *El circuito de Ascari dispone de un limitado número de boxes, que podrán ser solicitados en opción con un sobrecoste de 120 € por equipo hasta agotar existencias. Estos boxes serán asignados siguiendo el orden de solicitud y pago de los mismos.*

12.2 Paddock

En el caso del Circuito de Ascari, los equipos que no dispongan de boxes serán ubicados en el Paddock, donde el Organizador habilitará carpas gratuitas como zonas de trabajo para los equipos que no opten por un box, estas carpas tienen unas dimensiones de 5x5 metros con cuadro eléctrico monofásico e iluminación. No dispondrán de aire comprimido.

La velocidad máxima en el Paddock será en todo caso de **20 Km/h**. Infringir el límite de velocidad o conducir de forma negligente conllevará una sanción.

Sólo vehículos participantes en el evento o los vehículos de asistencia que lleven el identificativo "PASE DE PADDOCK" podrán acceder a esta área. El resto de vehículos de cada equipo deberán aparcarse en las zonas de parking generales habilitadas para ello.

12.3 Pit Lane

El Pit Lane es considerado una zona de máximo riesgo, por tanto, deberemos extremar las precauciones en todo momento. Sólo aquellas personas mayores de edad y debidamente acreditadas como miembros del equipo tendrán acceso a él.

La velocidad máxima en el Pit Lane será de **30 Km/h**. Infringir el límite de velocidad o conducir de manera manifiestamente peligrosa para terceros conllevará una sanción.

El uso del Pit Lane queda reservado exclusivamente para acceder a o salir de pista, limpieza de faros, indicadores luminosos y cristales o para comprobación de presiones.

No está permitida ningún tipo de reparación o labor de mantenimiento en Pit Lane, ni siquiera frente al box que cada equipo tenga asignado. Los cambios de neumáticos, reposición de líquidos o reparaciones deberán ser llevados a cabo dentro de las zonas de trabajo designadas para tales labores. El incumplimiento de esta norma, **extensible al Paddock**, conllevará una sanción para el equipo.

No podrá haber ningún tipo de material o herramienta en el Pit Lane.

El Pit Lane se encuentra dividido en 2 zonas. La más cercana al muro, denominada carril rápido y la más cercana a los boxes, denominada carril lento. Salvo neutralización del evento por bandera roja (art.20), en cuyo caso se utilizará todo el espacio disponible en el Pit Lane para posicionar los vehículos participantes hasta la reanudación de la prueba, ningún vehículo podrá estacionar en el carril rápido bajo ninguna circunstancia. Igualmente, queda terminantemente prohibido circular por el carril lento, siendo obligatorio incorporarse al carril rápido tan pronto como sea posible.

Siempre que un vehículo participante pretenda acceder al Pit Lane a través de un box deberá haber al menos 1 miembro de su equipo encargado de señalizar la maniobra, siendo obligación del mismo asegurarse de que la incorporación se haga con total seguridad y dando prioridad a los vehículos que ya circulan por el carril rápido del Pit Lane.

Para el acceso de vehículos al Pit Lane desde Paddock no será necesario que un miembro del equipo señalice la maniobra, no obstante, el conductor será responsable de incorporarse respetando las normas existentes y dando prioridad a los vehículos que ya circulan por el Pit Lane.

En ningún caso un vehículo podrá circular en sentido contrario o marcha atrás por el Pit Lane. Si un vehículo sobrepasara su box por equivocación, sólo podría acceder a su zona si es empujado hacia atrás por sus mecánicos o si sale al Paddock por el final del Pit Lane y vuelve a entrar por el principio.

12.4 Muro de boxes

El muro de boxes es considerado una zona de máximo riesgo, por tanto, deberemos extremar las precauciones en todo momento. Sólo aquellas personas mayores de edad y debidamente acreditadas como miembros del equipo, personal del circuito o de la Organización tendrán acceso a él.

El espacio a ocupar será, preferentemente, el que se encuentra frente a su box. Ningún equipo podrá poner material publicitario en esta zona. Pizarras para comunicarse con el vehículo en pista están permitidas.

7 Disciplina en pista

En este apartado se indican las normas básicas que todo participante debe conocer y cumplir, el hecho de no hacerlo supondrá una sanción que puede conllevar hasta la expulsión del evento.

Art.13 Banderas

Las banderas se muestran en los puestos de comisarios y/o en el muro de boxes y han de obedecerse de inmediato, podemos encontrar 4 banderas:

Amarilla: indica peligro en una determinada sección del circuito, el piloto debe extremar las precauciones y estar preparado para poder esquivar un obstáculo e incluso detener el coche completamente. La bandera amarilla además prohíbe adelantar.

Verde: se muestra después de un periodo o zona de bandera amarilla, indica que la pista está despejada y se puede conducir de nuevo con total normalidad.

Roja: indica incidente grave en pista. Está prohibido adelantar y el piloto debe volver a boxes a velocidad reducida y extremando las precauciones. Los pilotos podrán volver a pista sólo cuando la dirección del evento lo autorice.

Negra: mostrada junto al dorsal del coche en cuestión, indica que ese coche ha infringido las normas o que tiene un problema mecánico. En ambos casos el piloto debe llevar el vehículo a boxes de inmediato. Una vez que la bandera negra se ha mostrado a un piloto en ningún caso deberá éste cubrir más de una vuelta antes de entrar a boxes.

Art.14 Adelantamientos

Está permitido adelantar en cualquier momento siempre que no se indique lo contrario, pero la premisa más importante es hacerlo con total seguridad, respetando las distancias de seguridad y a los demás usuarios de la pista. Cualquier actitud peligrosa o antideportiva será motivo de sanción.

El vehículo que va a ser adelantado en ningún caso podrá cerrar la trayectoria o bloquear el paso de vehículos más rápidos. El vehículo que va a ser adelantado no deberá moverse de la trazada ideal, siendo el vehículo que adelanta quien debe buscar una línea alternativa, despejada y segura para realizar el adelantamiento. Dificultar el adelantamiento de otro vehículo puede ser motivo de expulsión de la prueba.

Art.15 Comportamiento

Está prohibido hacer zigzag para calentar neumáticos.

Está terminantemente prohibido circular en sentido contrario.

Los pilotos deben utilizar la parte de la pista delimitada por las líneas blancas de los extremos en todo momento. Los pianos se consideran parte de la pista. Si un vehículo circula de forma intencionada fuera de los límites de pista, especialmente en zonas en las que pueda suponer una ventaja competitiva y/o mejora del tiempo por vuelta, podrá ser sancionado.

Golpear, empujar o arrastrar a otro vehículo de forma intencionada así como cualquier otro acto de carácter antideportivo será sancionado.

La repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo podrán ser sancionadas.

En caso de problema o avería mecánica en el vehículo que suponga un riesgo para la seguridad (humo excesivo, pérdida de fluidos...), el piloto tendrá la obligación de parar fuera de los límites de pista, a la mayor brevedad posible y en un lugar seguro. **Salvo riesgo de incendio, no se bajará del vehículo ni se desabrochará los arneses.** Una vez que los comisarios se lo indiquen, dejará el vehículo a disposición de los mismos, los cuales remolcarán el vehículo hasta los boxes, donde podrá ser reparado.

Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea remolcado o empujado por medios mecánicos, debiendo hacer todo lo posible para facilitar la maniobra. Al abandonar el vehículo el coche deberá estar en punto muerto y con el volante en su lugar.

Si un vehículo tarda más de 5 minutos en completar una vuelta completa de forma reiterada, deberá abandonar la pista hasta que esté en condiciones de rodar en un ritmo similar al del resto de participantes.

8 Procedimientos

Art.16 La salida

La posición de salida será determinada por la Dirección del Evento de la forma que considere oportuna.

La salida será de tipo “vuelta lanzada” detrás del Support Car. Los participantes irán detrás del Support Car en la posición que la Dirección del Evento haya dictaminado. Está prohibido romper la formación o adelantar a otros vehículos hasta que los semáforos se pongan en verde y se retire el Support Car, momento en el cual dará comienzo el evento.

Art.17 Relevos y cambios de piloto

Por razones de seguridad y para garantizar que los pilotos están en las buenas condiciones físicas que requieren una actividad de este tipo, se establecerán los siguientes tiempos de conducción y descanso:

- Tiempo máximo de conducción de un piloto de manera consecutiva: 3 horas.
- Tiempo mínimo de descanso entre relevos de un mismo piloto: 2 horas.
- Tiempo máximo total de conducción por piloto: 12 horas.

En ningún caso se podrán realizar cambios de piloto en Pit Lane. Los relevos o cambios de piloto sólo se podrán llevar a cabo dentro del box del equipo.

Para garantizar la seguridad, el tiempo mínimo para un cambio de piloto o cualquier otra labor de mantenimiento, repostaje o reparación dentro de los boxes será de, al menos, 7 minutos.

Si un vehículo entra a Pit Lane pero no entra a su box, el piloto no se baja del vehículo ni los mecánicos tocan o realizan alguna labor sobre el coche, no se considerará parada y por tanto no estará sujeta a la norma de los 7 minutos.

Art.18 Repostajes

Durante todo el evento se podrán adquirir tickets de gasolina que serán intercambiados por combustible en el momento de los repostajes.

Se habilitará una zona del Paddock para los repostajes, no estando permitido que ningún vehículo participante use otra gasolina ni otros medios de repostaje que los facilitados por la Organización. El incumplimiento de esta norma conllevará una sanción que puede suponer la expulsión del equipo.

Por razones de seguridad, ningún vehículo podrá repostar más de 45 litros cada vez.

Por razones de seguridad, para evitar prisas o excesos de velocidad en zonas de tránsito de personas, el tiempo mínimo para cada repostaje será de 7 minutos.

No están permitidos los cambios de piloto durante el repostaje o en la línea de espera anterior al mismo.

Aclaración: Si un equipo hace una labor de mantenimiento o repostaje (tiempo mínimo 7 minutos) y también un cambio de piloto (tiempo mínimo 7 minutos) en la misma parada, no será necesario que el coche permanezca en boxes 14 minutos (7 + 7), sólo computará una de los dos acciones de cara al tiempo que el coche debe estar parado, que será un mínimo 7 de minutos. Cualquier parada inferior a 7 minutos conllevará una sanción. Los tiempos de parada se miden desde que el coche cruza la línea de entrada al Pit Lane hasta que cruza la línea de salida del Pit Lane.

Art.19 Safety Car

Cuando, por motivos de seguridad, la Dirección del Evento decida desplegar el Support Car, todos los puestos de control mostrarán banderas amarillas y carteles con las siglas **SC** hasta el final de la intervención del mismo.

Durante el periodo de SC todos los vehículos formaran una línea de a uno con una distancia entre ellos no superior al equivalente de 3 coches.

Cuando el SC vuelva a Pit Lane, se reanudará la actividad en el mismo momento en el que el SC cruce la línea de entrada a Pit Lane.

Durante el tiempo que el Support Car esté en pista se podrán realizar cambios de pilotos, repostajes y paradas técnicas. La incorporación a pista del vehículo - transcurridos los 7 minutos de parada mínima- se realizará cuando lo indique la Dirección del Evento, normalmente tras el paso de la caravana que sigue al SC, incorporándose en la última posición.

Art.20 Neutralización del evento por Bandera Roja

Si durante el transcurso de la prueba se muestran banderas rojas, el adelantamiento estará prohibido, se cerrará la salida de Pit Lane y todos los coches participantes deberán entrar al mismo y colocarse en fila de a dos ocupando tanto la vía rápida como la vía lenta del Pit Lane.

Durante el período de bandera roja, NO estarán permitidos los cambios de piloto ni que el conductor se baje del vehículo salvo que sea explícitamente permitido por la Organización. Tampoco están permitidos los repostajes ni cualquier intervención mecánica en los vehículos.

Durante el periodo de bandera roja, excepcionalmente, se podrán realizar los siguientes trabajos en Pit Lane: comprobación de niveles (nunca rellenado), limpieza de faros e indicadores y control de presiones de los neumáticos.

La reanudación del evento será tan rápida como sea posible. La salida será indicada por los comisarios de Pit Lane y será en el mismo orden en que los vehículos llegaron al mismo.

ANEXO I: 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.

1 Vehículos admitidos

Art.1 Antigüedad

Los vehículos admisibles son aquellos cuya **fecha de matriculación sea anterior al 31 de diciembre de 1994**. Los vehículos que hayan sido matriculados con posterioridad pero que correspondan a modelos introducidos en el mercado antes de dicha fecha estarán sujetos a aprobación por parte de la Organización. **Vehículos que hayan sido desarrollados originariamente como coches de competición (copas monomarca, etc.) podrán ser no admitidos en el evento.**

Art.2 Motores

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).

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 1994.
- No serán admitidos motores que no fueran originalmente equipados en el modelo inscrito o en sus sucesivas variantes (ej. permitido: motor de Golf II en Golf I).
- 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 de la familia.

Art.3 Categorías

Existen 3 categorías diferentes limitadas por su potencia y tamaño, siendo las siguientes:

- **Clase 1:** Coches del Segmento B (hasta 3,75 metros) con un máximo de **130 CV** de potencia.
- **Clase 2:** Coches del Segmento C y D (desde 3,75 hasta 4,5 metros) con un máximo de **160 CV**
- **Clase 3:** Coches del segmento E o superior (a partir de 4,5 metros) con un máximo de **200 CV**

2 Medidas reguladoras

Art.4 Neumáticos

El diámetro máximo de las llantas será de 16". Las dimensiones del neumático son libres pero el índice de desgaste del neumático (treadwear) no podrá ser inferior a 200. Neumáticos slicks, semislicks o neumáticos de clavos quedan fuera del reglamento.

NOTA sobre neumáticos no admitidos: existen en el mercado ciertos neumáticos con homologación no Europea en los que no es posible determinar el índice de desgaste (Treadwear) o que cuentan con diferentes índices de desgaste en función de las medidas del neumático. Estos neumáticos no serán admitidos en el evento. Entre ellos se encuentran:

- ***Bridgestone Potenza RE-71R***
- ***Hankook Ventus RS3***
- ***Yokohama Advan AD08R***
- ***Kumho ECSTA V720***

Tampoco serán admitidos neumáticos que, a pesar de cumplir la normativa, 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.).

El número máximo de neumáticos a utilizar por cada equipo será de 10. Dichos neumáticos serán marcados antes del comienzo del evento por la Organización. Los neumáticos que no estén montados en el coche deberán permanecer en todo momento fuera del box y a la vista de la Organización y del resto de equipos.

Por razones de seguridad y con el fin de evitar gatos mal posicionados, ruedas mal apretadas, etc. el tiempo mínimo de parada en boxes para el cambio de neumáticos (al igual que cualquier otra labor de mantenimiento/repelación sobre el coche) será de 7 minutos.

Durante el viernes previo al evento y durante la hora de pista opcional del sábado por la mañana se permitirá el uso de neumáticos no marcados por la organización. Las tandas gratuitas del sábado y cualquier actividad sucesiva en pista que tenga lugar durante el sábado o el domingo deberá ser con los 10 neumáticos marcados por la organización para participar en el evento.

Art.5 Suspensiones

El conjunto muelle / amortiguador / copela es libre. También las barras estabilizadoras.

Art.6 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 modificaciones en brazos de suspensión, subestructuras de anclaje, bujes o manguetas si estos derivan de versiones o modelos superiores al vehículo en cuestión.

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

Art.7 Frenos

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

1. Las de origen
2. Procedentes de otro vehículo de gran serie

Cualquier mejora del sistema de frenado deberá llevarse a cabo con componentes provenientes de vehículos de gran serie que encajen en los puntos de anclaje originales.

No están permitidas pinzas de freno de competición ni kits de frenos "aftermarket". Si un vehículo inscrito equipa, amparándose en posibles homologaciones de competición en circuito o rally, unas pinzas de freno con las que el vehículo no fuera comercializado deberá igualmente ceñirse a las opciones "1" ó "2" de pinzas de freno a utilizar.

Los latiguillos de freno metálicos sí están permitidos.

Los conductos de refrigeración adicionales sí están permitidos.

Art.8 Admisión y escape

Los sistemas de admisión serán libres excepto para aquellos vehículos que estén en el límite de potencia de sus categorías (>120, >150,>190 CV), en cuyo caso la estructura de caja y tubos debe ser la original, pudiendo ser el filtro de material libre (papel, algodón, espuma...).

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 90 dB, medido a 5 metros de la salida del tubo de escape y en su mismo eje, al 75% de las rpm máximas. 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.

Art.9 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.

Las puertas, 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 de aluminio ni aquellos que sobresalgan de la planta del coche.

No están permitidos elementos que supongan riesgo de enganches en personas que estén fuera del vehículo.

El vehículo debe llevar parachoques delantero y trasero en todo momento. 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.

3 Medidas de seguridad

Art.10 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.

Art.11 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, éstas 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 ON / OFF.
- No podrá parpadear, las únicas posiciones serán encendido o apagado.
- 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 y de emergencia. Durante la inspección técnica se revisará que su regulación de altura no pueda molestar a otros equipos.

Será obligatorio circular con, **al menos**, las luces de cruce o corto alcance desde la puesta de sol hasta el amanecer.

Nota: *Dadas las características del Circuito de Ascari, y con el objetivo de evitar deslumbramientos frontales, en este circuito no está permitido el uso de las luces de carretera o largo alcance en ningún momento. En el evento 24horas de Portimao 2018 no se aplica esta norma y por tanto sí está permitido circular con las luces de carretera o largo alcance.*

Para evitar ser deslumbrado desde atrás, se aconseja cubrir los espejos retrovisores con papel adhesivo transparente oscurecido. Esta pegatina debe permitir ver correctamente por los retrovisores durante el día, evitando deslumbramientos por la noche. No se podrá modificar la luz de cruce o corto alcance para que actué como una segunda luz de carretera o largo alcance ni viceversa.

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.

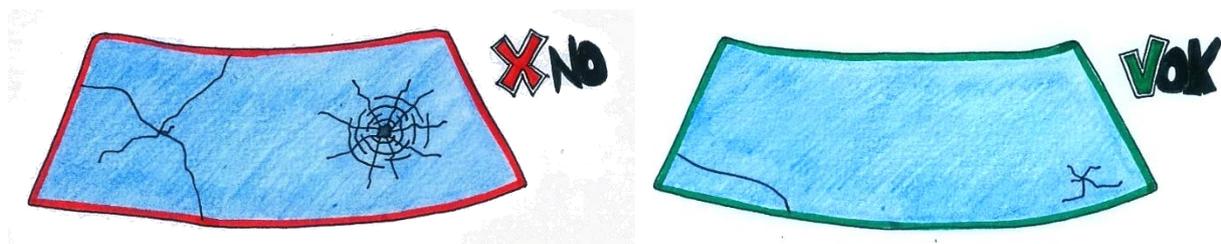
Con el fin de mejorar la visibilidad del vehículo en caso de accidente o trompo, será obligatorio instalar horizontalmente en ambos laterales del vehículo una cinta adhesiva reflectante tipo V23 de color amarillo y de dimensiones 5,5 cm x 30 cm. Esta cinta será instalada debajo de la ventanilla de la puerta trasera (o ventanilla de asientos traseros en caso de coches de 2/3 puertas) a una distancia de 5 cm desde la parte más baja del cristal y a 5 cm desde el pilar B hacia atrás.

Art.12 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.

La calefacción debe estar 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.**



Art.13 Sistemas de comunicación coche-box/box-coche

Es obligatorio que los equipos instalen un sistema de radiocomunicación para que el piloto y el jefe de equipo estén en contacto en todo momento. La elección del sistema de radio a utilizar será responsabilidad del participante, no obstante, en todo caso la radio deberá ir correctamente fijada dentro del habitáculo del coche. El piloto debe ser capaz de accionar el pulsador de la radio para hablar sin que suponga una distracción de lo que sucede en pista.

Art.14 Sistemas contra incendios

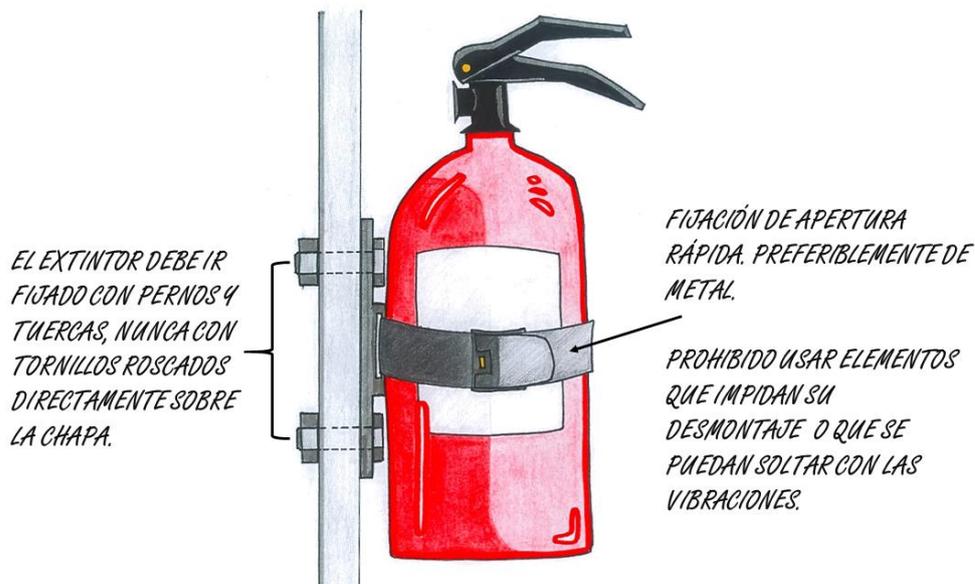
14.1 Extintor

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 con los arneses 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.**

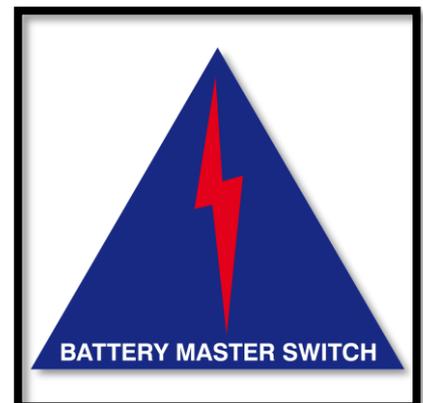
El extintor debe estar firmemente sujeto al vehículo mediante pernos y tuercas y en ningún caso mediante tornillos directamente sobre la chapa. El extintor deberá estar perfectamente sujeto, pero dispondrá de una fijación de apertura rápida que permita su utilización en caso de emergencia; esta fijación será, preferiblemente, metálica. En ningún caso podrá ir sujeto con bridas de plástico o cualquier otro sistema que pueda soltarse con las vibraciones.

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



14.2 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 debe estar situado, obligatoriamente, 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.

Art.15 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. En cualquier caso, el documento de referencia a la hora de desarrollar un arco de seguridad y por el que se regirá la inspección técnica es el [Art. 253 del Anexo J del año 2018](#) del Reglamento Internacional de la FIA.

15.1 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.

15.2 Puntos de anclaje de la estructura a la carrocería o chasis

El mínimo de puntos de anclaje es:

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

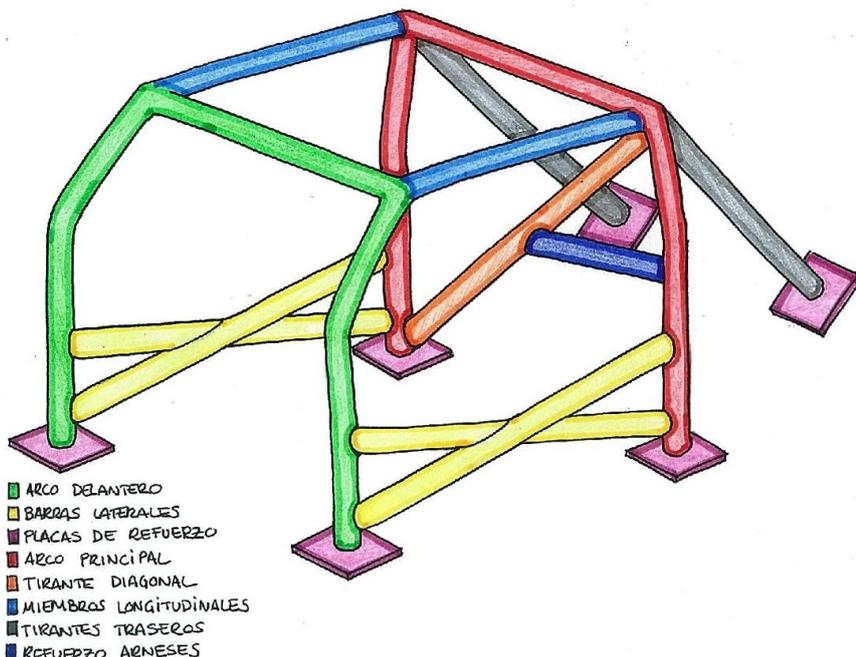
Para conseguir un montaje óptimo sobre la carrocería, el guarnecido original puede ser modificado junto a la estructura de seguridad o sus puntos de anclaje, recortándolo o modificándolo localmente.

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.

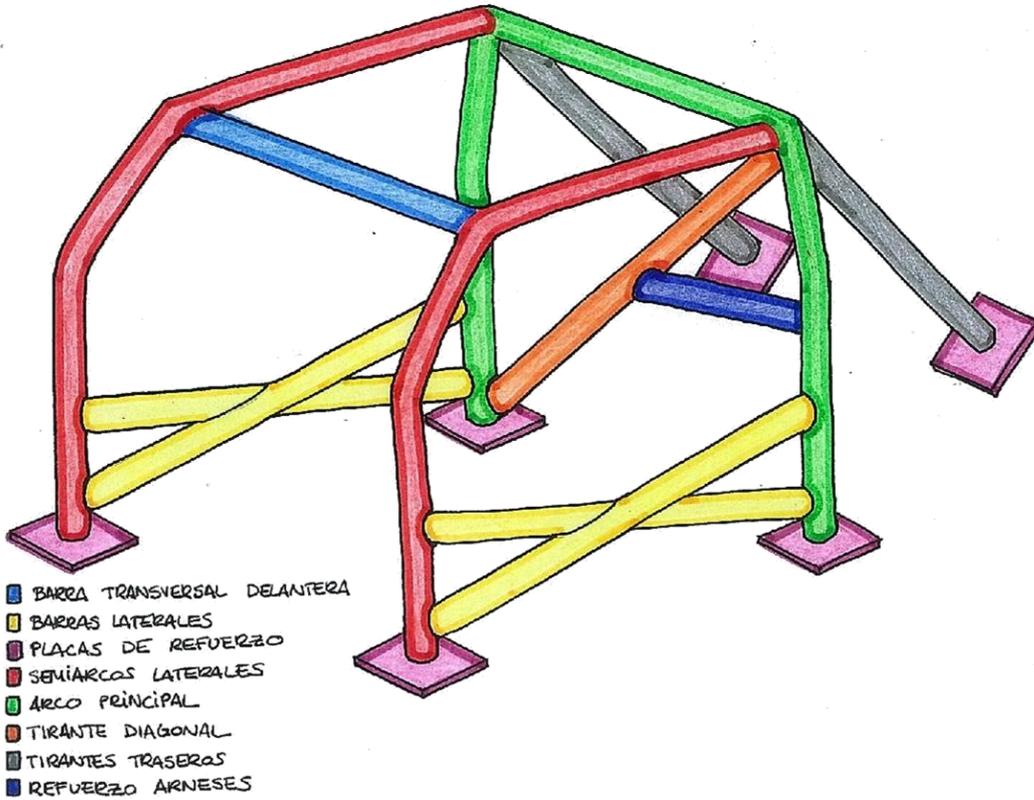
15.3 Ejemplos de estructuras

Todos los vehículos participantes deben contar con una estructura de seguridad completa formado por: arco delantero, central y barras de protección laterales. Según el Art. 253 del Anexo J de la FIA existen tres posibles configuraciones de estructuras de seguridad a las que se les podrán añadir diferentes complementos para aumentar la protección. Los ejemplos de estructura básica son:

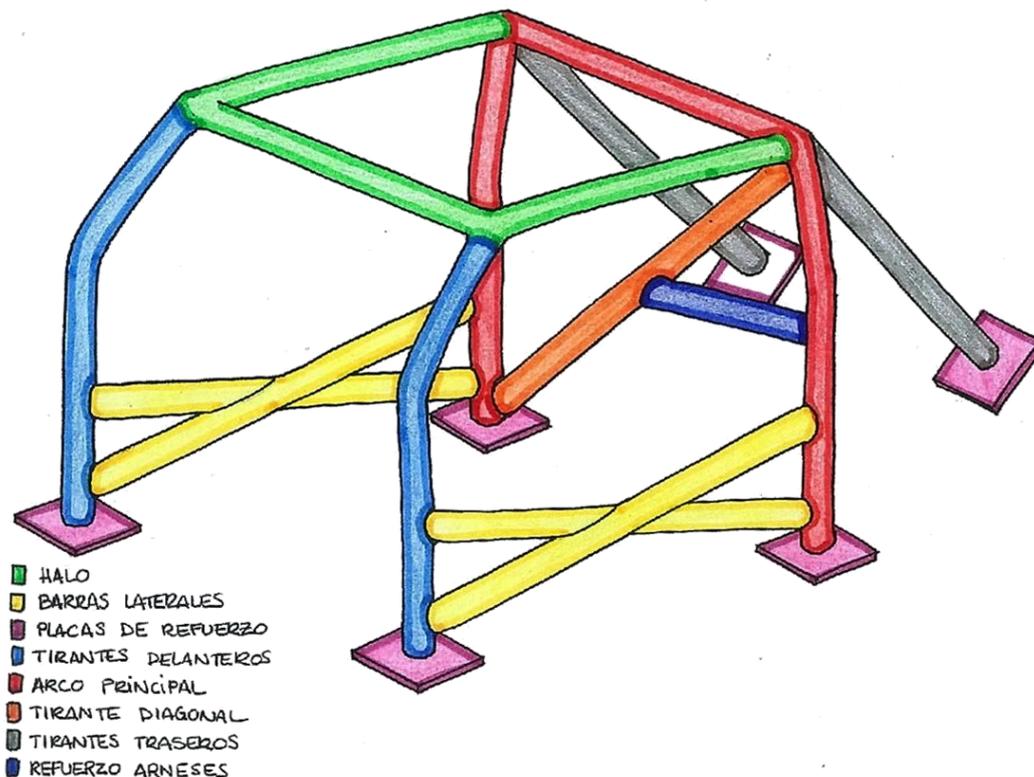
Modelo de arco principal, arco delantero, 2 miembros longitudinales, 2 tirantes traseros, 1 tirante diagonal, refuerzo para los arneses y 6 puntos de anclaje.



Modelo de arco principal con dos semiarcos laterales, 1 barra transversal delantera, 2 tirantes traseros, 1 tirante diagonal, refuerzo para los arneses y 6 puntos de anclaje.



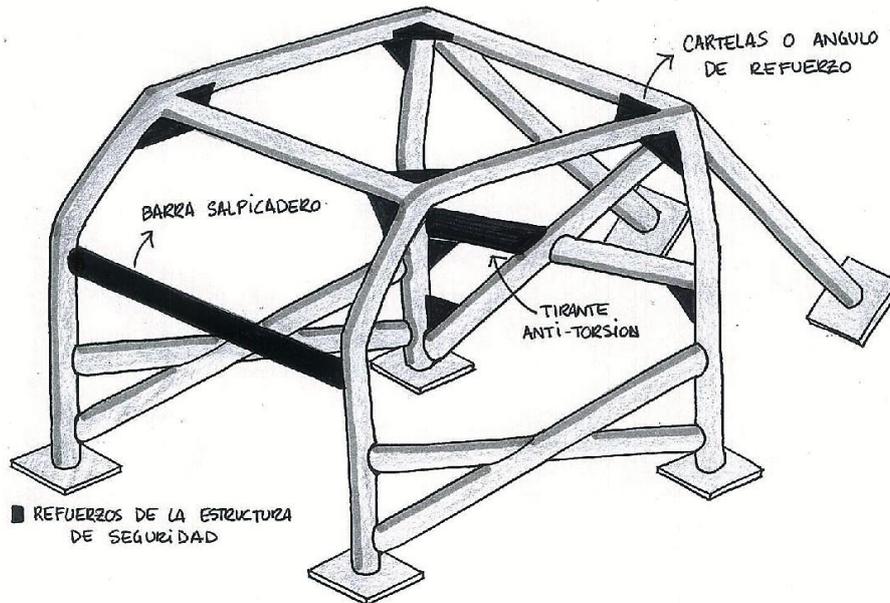
Modelo de arco principal, estructura halo, 2 tirantes delanteros, 1 tirante diagonal y 6 puntos de anclaje.



15.4 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 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.

Ejemplos de refuerzos recomendables que suponen una pequeña inversión pero mejoran sustancialmente la seguridad de la estructura.



15.5 Malas prácticas a evitar

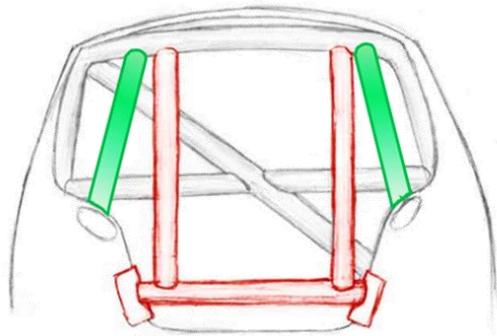
Existen una serie de errores típicos a la hora de desarrollar una estructura de seguridad que, de cometerse, harán que la inspección técnica antes del evento sea **no favorable**, con lo que el vehículo no podrá tomar la salida. Estos errores merman la resistencia de la estructura y por tanto la seguridad de los ocupantes del vehículo. Es aconsejable que la estructura sea instalada o fabricada por un profesional.

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.

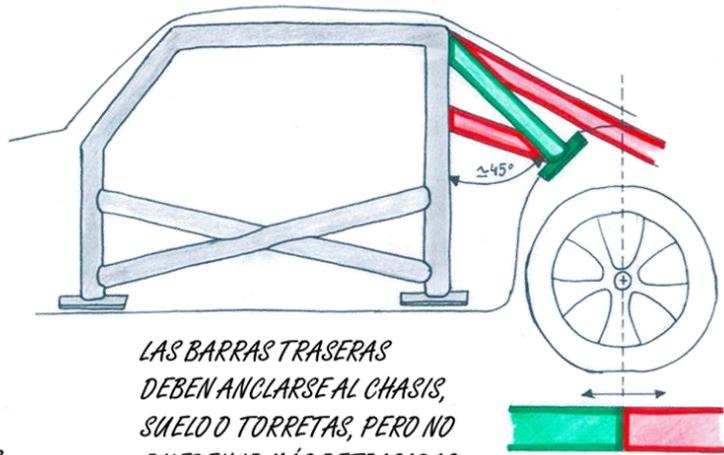
Si el tubo se ovala durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor no será inferior a 0.9. La superficie del tubo en los ángulos debe ser uniforme, sin pinzamientos, arrugas, estiramientos ni dobleces.

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 30° con la vertical y estar dirigidos hacia atrás, serán rectos y tan cercanos como sea posible a los paneles interiores laterales de la carrocería.



MAL
BIEN

LAS BARRAS TRASERAS DEBEN IR CERCA DE LOS EXTREMOS DEL ARCO PRINCIPAL PARA EVITAR SU DEFORMACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE



LAS BARRAS TRASERAS DEBEN ANCLARSE AL CHASIS, SUELO O TORRETAS, PERO NO PUEDEN IR MÁS RETRASADAS DEL EJE VERTICAL QUE PASA POR DETRÁS DE LA RUEDA TRASERA

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.



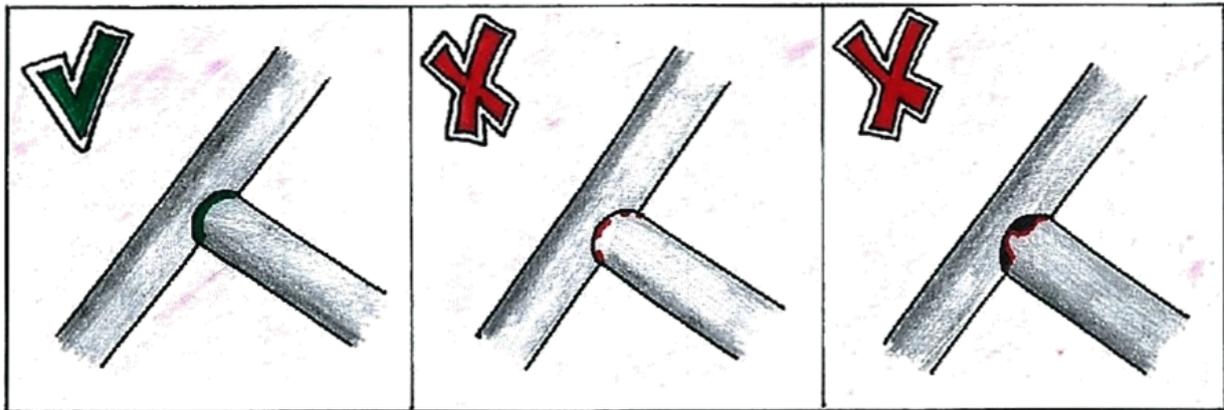
Ejemplo de protección para el arco de seguridad.

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

SOLDADURAS



SOLDADURA UNIFORME
A LO LARGO DE TODA LA
UNION

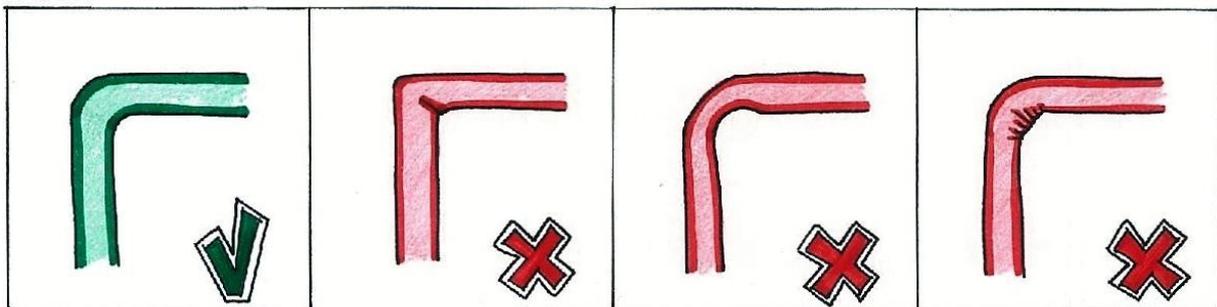
SOLDADURA CON PARTES
SIN CUBRIR

SOLDADURA CON PARTES
DE 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

DOBLADO DE LA ESTRUCTURA DE SEGURIDAD



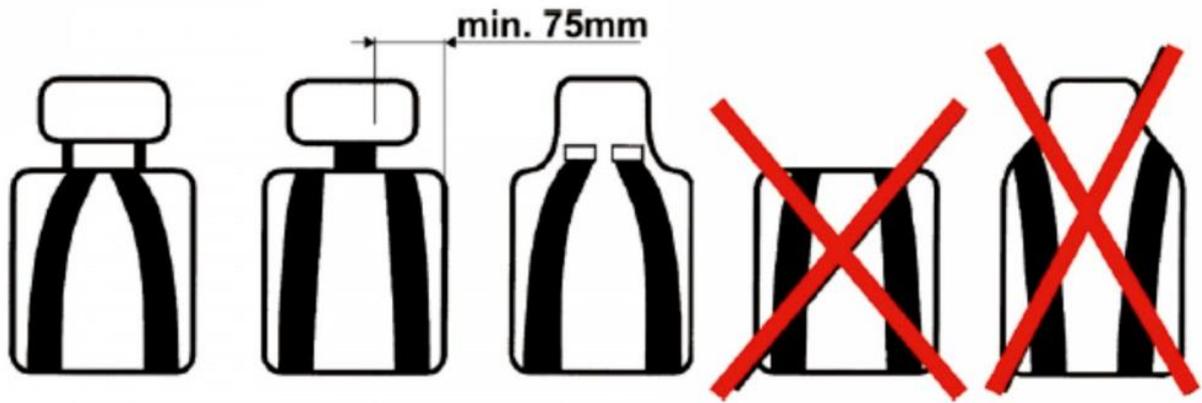
SIN PINZAMIENTOS

SIN ESTIRAMIENTOS

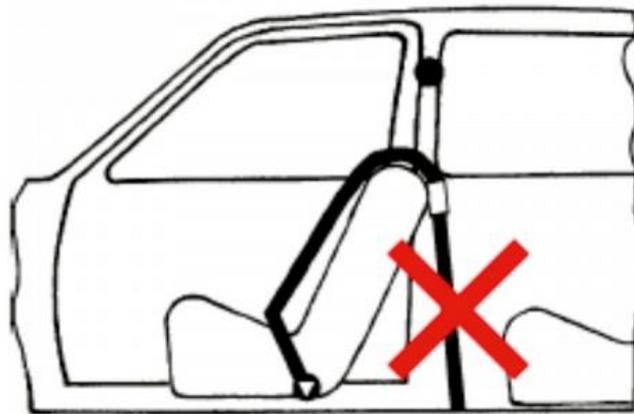
SIN DOBLECES

Art.16 Asientos y arneses

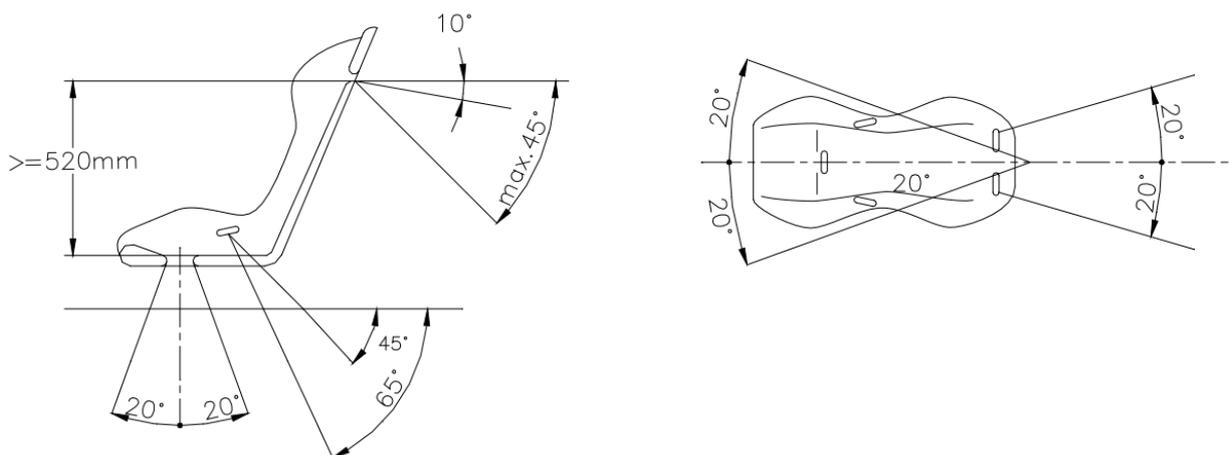
El asiento del conductor deberá ser obligatoriamente de tipo bucket. El piloto deberá ir sujeto mediante arneses de 4 o 6 puntos de anclaje correctamente posicionados. Sólo estará permitido un asiento en el vehículo durante la prueba. Durante las tandas previas al comienzo del evento podrá llevarse un 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:



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, están permitidos los 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.

Art.17 Consideraciones adicionales de seguridad

El depósito de gasolina deberá estar en su ubicación original, en ningún caso dentro del habitáculo/maletero.

Art.18 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

A su vez, la Organización, recomienda encarecidamente a los pilotos el uso de mono de conducción.

ANEXO II: EXCEPCIONES SOBRE VEHÍCULOS ADMITIDOS

Con el objetivo de dar cabida en los eventos 24h-experience a vehículos de mercados alternativos o que están fuera de reglamento por diferentes razones, se listan a continuación las siguientes excepciones que sí están permitidas:

- Seat IBIZA Cupra MKI
- Renault Megane Coupe 2.0 MKI
- Toyota Starlet KP61 con motor Opel C20NE
- Citroen C15 con cualquier motor del Grupo PSA con denominación TU3/ excepto las versiones /FJ2 de AX GTi.

Estas excepciones están justificadas, según el criterio del organizador, por:

- Ser variantes fuera de fecha pero basadas en modelos y motores comercializados antes del 31/12/1994
- Tener una relación peso/potencia en línea con el resto de modelos admitidos
- Ser vehículos que cumplan la filosofía del evento incluso no estando contemplados en la norma

- Favorecer la igualdad mecánica de vehículos de menos de 75 cv en circuitos de alta velocidad como el Autódromo Internacional de Portimao o cualquier otro que el organizador estime oportuno.

Dado la participación de equipos procedentes de otros países y la intención de favorecer la pluralidad de la prueba incluyendo vehículos que no han sido comercializados en España, el organizador estudiará aquellas propuestas que, aun no estando contempladas en la norma, puedan tener cabida dentro de los eventos 24h experience.

© Copyright Corsedriver S.L.U 2018

Queda totalmente prohibida la copia, reproducción, adaptación, modificación, distribución, comercialización, comunicación pública y/o cualquier otra acción que comporte infracción de la normativa vigente española y/o internacional en materia de propiedad intelectual y/o industrial, así como el uso de los contenidos de este documento si no es con la previa autorización expresa y por escrito del titular del Copyright.

Varias de las imágenes contenidas en este documento han sido cedidas desinteresadamente por [24hours of LeMons](#)  quien es propietario de las mismas y posee los derechos sobre ellas, aplicándose las mismas restricciones que al resto del documento.