



## Classic Series 2016, by RallyClassics

"Fair-play, diversión y seguridad. En la **Regularidad en Circuito**, cada uno rueda a su ritmo"

### REGLAMENTO DEPORTIVO

**Artículo 1** El Club RallyClassics organiza un Campeonato social de Regularidad en Circuito denominado **Classic Series 2016** Se trata de una forma económica y divertida de rodar con **coches clásicos y motos clásicas**, sin peligro para la integridad física y mecánica.

El "**Fair-play**" y el buen rollo son exigibles en todo momento. Al no tratarse de una competición ni de una prueba de velocidad, los participantes deberán conducir facilitando en todo momento las maniobras al resto de vehículos, evitando cualquier incidente, incluso vigilando a través de los retrovisores si fuera necesario, o facilitando los adelantamientos con los intermitentes. Toda conducción anti-deportiva o peligrosa será motivo de exclusión inmediata. No se admiten reclamaciones.

**Artículo 2** Serán admitidos a participar **coches clásicos deportivos** de las siguientes categorías: Turismo (Gr1), turismo especial (Gr2), Gran Turismo (Gr3), Gran Turismo especial (Gr4), descapotables con barras (tipo Lotus 7) y Sport Prototipos, fabricados **hasta 1989**, o posteriores bajo aprobación expresa por parte de la organización.

Serán admitidas a participar las **motos clásicas** (GP, Resistencia o Sport), cuya fecha de fabricación sea anterior a 31 de Diciembre de **1989**, y vayan equipadas con el motor, chasis y sistema de suspensiones que correspondan al modelo de origen. La cilindrada se limita a 750 cc en las motos entre 1986 y 1989. En caso de tratarse de una transformación, el participante deberá acreditar que la moto presentada corresponde a un modelo homologado o verificado que hubiera competido antes del 31 de Diciembre de 1989. No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña o motos cuya potencia sea inferior a 27 cv. La organización se reserva el derecho a admitir motos de especial interés.

En Calafat-2 serán admitidos a participar, a modo de test, una nueva categoría denominada **Pre-Clásicos, vehículos de competición con medidas de seguridad de la época (preferentemente con tracción delantera hasta 2.000 cc)**, fabricados entre **1990 y 2000**.

**Artículo 3** Los **conductores** de coches deberán estar en posesión de una licencia de Regularidad –o superior- o bien de un permiso de participación emitido por la FCA, a mostrar en las verificaciones administrativas. Pueden participar 1 o 2 pilotos por equipo. El **permiso de participación** emitido por la FCA, disponible en la web de RallyClassics, deberá ser completado y enviado a RallyClassics, **antes del cierre de inscripciones de cada prueba**. En caso contrario, **no será posible participar en dicha prueba**. Para los conductores de motos se exigirá tener la licencia FCM de Regularidad o superior.

**Artículo 4** El **calendario 2016** estará formado por **5 pruebas** en grandes circuitos.

9 abril	Calafat 1
07 mayo	Alcarràs
04 junio	Parcmotor-Castellolí (Coches: <b>3H Resistencia Clásicos</b> )
3 septiembre	Calafat 2 - <b>Test Pre-Clásicos</b>
24 septiembre	Circuit Barcelona-Catalunya, <b>Gran Final</b> (puntuación x 1,5)



**Artículo 5** El **objetivo** es rodar en un tiempo por vuelta constante, sin ayuda del cronómetro, siguiendo el ritmo que cada participante estime más adecuado. Una vez establecido un tiempo de referencia por vuelta, el piloto deberá intentar calcar sus siguientes registros mientras duren las mangas con la única ayuda de su intuición para mantener el ritmo constante, o de una pizarra en el muro del pit-lane.

**Artículo 6** En caso de no comunicación de este **tiempo de referencia** dentro del horario previsto, la organización podrá asignarse de tratarse de la primera manga, un tiempo de referencia calculado de forma automática respecto a las vueltas de entrenamientos, o el mismo tiempo de referencia de la manga anterior en caso de que el tiempo de referencia NO proporcionado sea el de la segunda manga (o subsiguientes de existir).

En cada circuito se designará una única zona para poder obtener y pasar la información a los pilotos.

**Artículo 7** El número de **vueltas a contabilizar** será el 60% del total de vueltas hecho por el equipo con un coche pre-80 que haya hecho el mayor número de vueltas. Para las motos se tomará como referencia la moto de 500cc de 4 tiempos que haya hecho más vueltas.

La Organización podrá ajustar estos porcentajes si por cualquier causa los considera desproporcionados, o si una manga se ve interrumpida.

**Artículo 8** Antes de las verificaciones administrativas y técnicas, la Organización convocará a todos los pilotos de motos y coches, a sendos **Briefing**, que son de **obligada presencia**.

**Artículo 9** Después de la tanda de entrenos la Organización, si lo considera oportuno, dará a conocer en cada circuito, un **tiempo mínimo**, con la intención de limitar el rodar demasiado rápido e intentar igualar las posibilidades entre los diferentes tipos de motos o coches participantes. El tiempo de referencia no podrá ser inferior a éste. Cualquier piloto que baje de este tiempo mínimo durante varias vueltas podrá ser penalizado, a criterio del Organizador, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las Classic Series 2016.

**Artículo 10** El **formato** de las Classic Series será el siguiente, en la mayoría de los circuitos: Los **coches** harán una sesión de 30' de entrenos libres y otra sesión de entrenos cronometrados de 30' (solamente en los entrenamientos podrá haber dos pilotos –con licencia o permiso de participación- a bordo, sin relojes ni equipos de medición), y una vez decidido el tiempo de referencia se celebrarán dos mangas de 60'.

Las **motos** tendrán una manga de 30' de entrenos y dos mangas de 30' clasificatorias.

**Artículo 11** Las pruebas **3h Resistencia Parcmotor** y la **Gran Final** tendrán un formato diferente; la Final a celebrar en el Circuit de Barcelona-Catalunya, tendrá un coeficiente 1,5.

**Artículo 12** La **inscripción** de cada una de las cuatro primeras citas es de 95 € (motos), y 230 € (coches). El precio de la Gran Final será de 135 € (motos) y 370 € (coches).

En caso de que la moto o el coche no lleven su propio **transponder**, se le alquilará por **25 €**.

El plazo de inscripción se cerrará el **miércoles anterior** a cada prueba. Las inscripciones pagadas fuera de plazo, tendrán una **penalización de 30 €**.

Los pilotos de motos deberán acreditar tener la licencia "Associat Regularitat FCM 2016" o superior ([www.fcm.cat](http://www.fcm.cat) - Zona Privada). Los participantes de coche que no tengan licencia podrán obtener antes del cierre de inscripciones, un **permiso de participación** para cada evento, emitido por la FCA (**ver Art.3**), a razón de **25 €** -incluye seguro- por conductor.

En caso de anulación de una o varias mangas, o incluso de todo el evento en el mismo día de la celebración (por climatología, o por cualquier otra causa justificada) los derechos de inscripción serán a fondo perdido.



**Artículo 13** En cada circuito se entregarán **trofeos** a los tres primeros clasificados. Todos los participantes que tomen la salida, obtendrán **puntos** por cada manga: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1,...y el resto de pilotos recibirán 0,5 puntos.

Se entregarán dos medallas **Two-Players**, al mejor equipo clasificado de coches con dos pilotos.

Se mantiene la categoría **Junior-30**, para pilotos de menos de 31 años, cuyo ganador será premiado en cada circuito si hay un mínimo de 3 pilotos.

Debido al incremento e interés de los Equipos inscritos con varios coches, nace el **"Trofeu Escuderíes"**, que será entregado al Equipo con la mejor puntuación de sus tres primeros vehículos clasificados.

**Artículo 14** **Circulación.** Se podrá hacer alguna salida tipo "Le Mans", pero habitualmente los equipos accederán a pista, una vez puesto el semáforo en verde, cuando lo deseen. El "Fair-play" será observado y cuidado como el mayor valor de las CLASSIC SERIES, y no respetarlo podría entrañar la exclusión de la prueba y del campeonato. Cuando un piloto de coche haga un trompo o sufra una salida de pista y en el caso de las motos, que se produjera una caída, el piloto deberá obligatoriamente entrar al pit-lane, donde esperará a que el Director del evento le autorice a reincorporarse a la manga. La omisión de esta norma podrá acarrear el uso de la bandera negra y entrañará la exclusión de la manga o de la prueba. La velocidad en el pit-lane se limita a 50 kms/h, y en el paddock a 30 kms/h (hay niños y familias visitando el evento). Cualquier accidente será responsabilidad exclusiva del conductor.

**Artículo 15** Los pilotos deberán disminuir la velocidad de inmediato en el caso de que se muestren **banderas** amarillas, o de intervención de un vehículo de rescate en la pista, prohibiéndose todo adelantamiento. En caso de mostrarse banderas o semáforos rojos, se dará por finalizada la manga; todos los participantes deberán reducir la velocidad y salir de la pista inmediatamente por la entrada de pit-lane. La bandera negra junto a un dorsal, se mostrará a aquel piloto que por decisión de la Organización debe abandonar individualmente la pista (por problema con el transponder, avería aparente que pudiera comprometer la mecánica o a otros participantes, por comportamiento anti-deportivo, o por cualquier otra causa de la que será informado el piloto).

**Artículo 16** A **final de temporada**, se celebrará la entrega de trofeos de los vencedores de las Classic Series 2016. Para la clasificación final de las Classic Series 2016, puntúan todas las mangas de todas las pruebas. En caso de empate, gana el piloto con la moto o coche más antiguo.

**Artículo 17** Solamente aquellos **menores** que ejerzan funciones de "cronometraje" podrán acceder al pit-lane **si van acompañados de un adulto**. Los padres deberán firmar una autorización y el correspondiente descargo de responsabilidades, para que los menores puedan acceder al recinto, eximiendo de toda responsabilidad a la organización en caso de accidente en las instalaciones (incluido el paddock).

**Ningún menor, podrá circular solo por el pit-line**, ni utilizar ningún medio o juguete a ruedas para circular por ninguna de las instalaciones del circuito (bicicletas, patinetes, skates, etc.).

**Artículo 18** Queda claro que por el solo hecho de inscribirse a las Classic Series 2016, todo participante admite que es el **único responsable** de sus actos, ya sea para sus propios daños, como los que pueda ocasionar a terceros. En ningún caso, ni el Circuito donde se haga la prueba, ni el Club RallyClassics, ni cualquier persona o voluntario de la organización, ni los patrocinadores, serán responsables en caso de accidente.

En las verificaciones administrativas todo conductor y/o acompañante, deberá firmar un descargo de responsabilidades, y la cesión de los derechos de imagen, para cualquier acción de publicidad o reportajes que la Organización pudiera emitir.



## REGLAMENTO TÉCNICO

**Artículo 19** Las **medidas de seguridad obligatorias** y que serán verificadas antes del inicio de la prueba. Para los **coches**: Extintor de mínimo 2 kgs bien fijado, 2 retrovisores, asiento con respaldo alto, casco (homologado CE), mono ignífugo, guantes, anilla delantera y trasera para ser remolcado, y correcto funcionamiento de las luces de freno. Las medidas de seguridad **recomendadas**: Barras, arnés, desconector exterior, buckets, botas, ropa interior ignífuga. Casco, mono ignífugo y guantes homologación FIA 8865-2000.

Para las **motos**: **Casco integral homologado de una sola pieza (integral P05), mono de cuero de una sola pieza, guantes, y botas.**

**Artículo 20** Después de las verificaciones administrativas, los equipos deberán pasar unas **verificaciones técnicas** en las que los comisarios anotarán cualquier deficiencia o diferencia con respecto a la hoja de solicitud de inscripción. En la primera participación de 2016, cada **coche** verificado recibirá un adhesivo válido para toda la temporada. Cada piloto es responsable de tener tapados o anulados los relojes o dispositivos de su vehículo, si los lleva de serie.

En las **motos** se verificará:

- El año de fabricación, la integridad y veracidad del modelo.
- Radio de giro del manillar y topes.
- Holguras de ruedas, dirección y basculante.
- Conjunto sin elementos peligrosos.
- Suspensiones y frenos.
- La pata de cabra precintada.
- Cristales, pilotos, intermitentes y espejos precintados.
- Precintos en tapones de aceite y liquido refrigerante.
- Perdidas de líquidos.
- Deposito recuperador de aceite.
- Estado de los neumáticos. Los neumáticos slicks y slicks rayados no están permitidos.
- Dorsales y Transponder.
- Indumentaria de los participantes.

Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del motor y caja de cambios, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.

Las motos que dispongan de pata de cabra, deberán precintarla de manera que no puedan ser practicada.

Será indispensable cubrir cristales de faros, intermitentes integrados, etc mediante cinta de vinilo reforzada.

Los retrovisores e intermitentes no integrados en las fibras, la placa de matricula y el caballete central deberán ser desmontados.

Debe colocarse un protector de cadena en la salida primaria, así como una bandeja de recuperación de líquidos bajo el cárter, en las 4 tiempos.

Todas las motocicletas participantes deberán seguir las normas de los Reglamentos Técnicos FCM para motos Clásicas (Velocidad o Resistencia) que se pueden encontrar en:

[www.fcm.cat](http://www.fcm.cat) - CAMPIONATS o en [www.pmbarcelona.com](http://www.pmbarcelona.com) - AMACS - Reglamentos.

**La mala colocación de los transponders** podría limitar el recorrido de las suspensiones, obstaculizar el radio de giro o incluso frenar una rueda. La colocación del transponder será **responsabilidad** de cada inscrito.

El adhesivo de verificado de cada prueba se colocará en una parte visible de la cúpula, siendo de dos colores distintos, en función de la parrilla en la que vayan a salir "A" o "B".



**Artículo 21** Los **dorsales** de los **coches** se entregarán en la primera participación, y cada piloto deberá conservarlos para su uso durante toda la temporada. El adhesivo de los dorsales está hecho con material de microfibra que permite recolocarse varias veces si se conserva guardado junto al papel-soporte con el que será entregado a cada equipo. Los 10 primeros números serán adjudicados por la organización. El resto de dorsales serán adjudicados automáticamente en el momento de realizar la inscripción. En caso de pérdida de un dorsal, los participantes deberán pedir a la Organización otro nuevo con la suficiente antelación, con un coste de 10 euros/unidad.

Las **motos** que se inscriban en la primera cita del Campeonato, mantendrán los mismos números de **dorsal** que en 2015. Las motos inscritas a partir de la segunda cita, se les adjudicará un dorsal automáticamente en el momento de tramitar la inscripción. Las motos deben disponer de 3 portadorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos a cada lado de la motocicleta.

Ningún piloto puede llevar rotulados dorsales con distinto número en su moto. Los nuevos participantes en moto a los que se adjudique automáticamente un número de dorsal deberán rotularlo de forma bien visible con un trazo de mínimo de 15 cms. de altura, sobre un fondo de mínimo 20 cms de ancho.

**Artículo 22** No puede haber **ningún medio de medida** de tiempo, medida de distancia, de comunicación o de limitación electrónica a bordo. Por ejemplo:

- No puede haber ningún reloj ni equipo de medición. El piloto no puede llevar ningún reloj.
- No puede haber ninguna emisora ni teléfono móvil a bordo.
- No puede haber ningún MP3, CD ni cinta de música a bordo.
- No se puede utilizar ninguna comunicación electrónica.
- No se puede utilizar ningún limitador/programador de velocidad, electrónico o manual.

**Artículo 23** En cualquier momento del evento, la organización puede realizar **verificaciones itinerantes** a los participantes.

**Artículo 24** La **gasolina** sólo se podrá repostar en el paddock, nunca en el pit-line.

**Artículo 25** En caso de estar la pista mojada no serán admitidos los neumáticos **slick** (coches). Para las motos los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial. Los neumáticos slicks, slicks rayados y de lluvia no están permitidos.

**Artículo 26** El cronometraje se realizará con **transponder**. En las verificaciones los equipos que no dispongan de transponder propio deberán alquilarlo (25 € y dejar el D.N.I de fianza), y colocarlo bien sujeto (bajo responsabilidad del equipo –su pérdida supondrá el pago del transponder-). En el caso de los coches los transponders deben colocarse en el exterior, lo más bajos posible, ya que si se instalan colocar en el interior del vehículo –en la barra o en el cristal-, RallyClassics no puede garantizar el perfecto funcionamiento de la comunicación al paso del vehículo por el corte del cronometraje.

Al finalizar la prueba, los equipos devolverán el transponder y podrán recoger su D.N.I. En caso de pérdida o deterioro, el equipo deberá pagar 500 euros por el transponder.



**Artículo 27** La Organización podrá tomar el **tiempo por vuelta** en cualquier punto del circuito. Igualmente también podrán tomarse varios tiempos simultáneamente en diferentes puntos del circuito. En este caso, la clasificación contemplará la suma de las penalizaciones obtenidas en todos estos puntos.

**Artículo 28** La Organización se reserva el derecho de instalar **cámaras on-board** en las motos, y dentro o fuera de los coches participantes, y utilizar dichas imágenes para fines publicitarios, seguridad y control. Es obligación de los participantes facilitar las tareas de instalación de dichas cámaras.

