

NORMAS TIMEATTACK 2010

ARTÍCULO 1. Introducción:

El Time Attack es una modalidad deportiva que consiste en hacer el mejor tiempo posible en un circuito. No es otra cosa que unas tandas cronometradas en un circuito cerrado y con todas las medidas de seguridad pertinentes. Es por ello, que TIMEATTACK no es una carrera, cada conductor compite contra sí mismo minimizando, por ello, los riesgos en pista.

Hay dos Categorías: AM y PRO. La categoría AM (amateur), está enfocada a coches de producción en serie que cumplen todos los requisitos para rodar legalmente en la vía pública. Esta categoría se divide en dos grupos en función de la cilindrada de los vehículos.

La categoría PRO (profesional), está destinada a pilotos federados de variadas procedencias. También participan en esta categoría aficionados a la velocidad en circuito, que sin ser pilotos federados, poseen coches profundamente modificados.

Toda la información se actualiza periódicamente en la web: www.timeattack.es (en adelante, la web)

ARTÍCULO 2. Disposiciones Generales:

2.1. Registro y Briefing:

2.1.1. Inscripción: Para inscribirse debe seguir los siguientes pasos:

1. Cumplimentar el **Anexo I. Solicitud de Inscripción**
2. Ingresar la Cuota de Inscripción
3. Enviar una copia digital del **Anexo I. Solicitud de Inscripción** y el justificante de ingreso a la dirección de correo electrónico: info@timeattack.es

2.1.2. Registro del conductor/equipo: El día del evento es obligatorio registrarse y presentar, en el horario que se publicará en la web antes del evento, la siguiente documentación:

2.1.2.1. Conductores (máximo 2 personas por coche):

- Original firmado del **Anexo I. Solicitud de Inscripción**
- Carnet de identidad o pasaporte en vigor

2.1.2.2. Equipo Mecánico (máximo 4 personas por coche):

- Carnet de identidad o pasaporte en vigor

- **Antes de comenzar a rodar en cualquier evento de TIMEATTACK es obligatorio registrarse y asistir al Briefing que ofrecerá el Director del Evento.**

- **La no asistencia o falta de puntualidad para asistir al Briefing puede conllevar a la exclusión del conductor/equipo del evento, sin derecho a la devolución de la Cuota de Inscripción.**

- Los horarios de registro y participación se harán públicos con suficiente antelación en la web.

- **La organización se reserva el derecho de cambiar o alterar la duración o el orden de las tandas por cualquier motivo que considere oportuno.**

2.2. Representante de Equipo:

- En cada equipo habrá una sola persona, que se designará en el momento del registro previo al evento, que actuará como representante del equipo.

- La única persona autorizada para hablar con Comisarios, Jueces y Director del Evento será dicho representante.

- En el caso de que el participante no sea parte de un equipo y participe solo, se entenderá que solo él puede comunicarse con Comisarios, Jueces y Director del Evento.

2.3. Conducta y Seguridad en pista:

2.3.1. Generalidades:

- Todos los participantes deben tener una conducta profesional y comportarse adecuadamente durante todo el evento.

- Los conductores y los equipos deben estar limpios y presentables en su box y en las apariciones a pista en todo momento durante el evento.

- En el caso de que los jueces estimen que un piloto tiene una conducta temeraria que pone en peligro a otros pilotos, éste podría ser descalificado sin más (bandera negra).

- El uso abusivo de las escapatorias, la invasión reiterada de la puzolana (más allá de los pianos o arcenes), puede originar que los Comisarios muestren la **bandera negra, pudiendo terminar con la exclusión total del evento.**

- Si en el transcurso de la tanda un coche nos alcanza (señal de que rueda más rápido que nosotros) debemos facilitarle el adelantamiento. Los Comisarios indicarán esta situación mediante una **bandera azul. Hacer caso omiso a esta bandera puede conllevar a la exclusión total del evento.**

- Código de Indicadores Luminosos (obligado cumplimiento):

- Coches haciendo un **Hot Lap** (léase Art. 2.3.2): Luces cortas/largas encendidas.
- Coches calentando, enfriando, probando distintas configuraciones, averiados y/o volviendo al Pit-lane: Luces de emergencia encendidas.

- Las curvas así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser trazadas por los pilotos como deseen dentro de los límites de la pista. El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección prematuro, más de un cambio de dirección, la aglomeración voluntaria de vehículos en el exterior o interior de la curva, o cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones que, dependiendo de la importancia o de la reiteración de las infracciones, **pueden conllevar a la exclusión total del evento.**

- Toda maniobra de obstrucción, por parte de un piloto o de varios que tengan o no intereses comunes, está prohibida. No está permitido que varios coches rueden constantemente juntos o adoptar una formación en abanico, de manera que algún otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, en primera instancia la **bandera azul** será presentada a los conductores. Si hay reiteración o intencionalidad este comportamiento **puede conllevar a la exclusión total del evento.**

- Queda terminantemente prohibido hacer drift de manera intencionada. Hacer drift conllevará la presentación de la **bandera negra**. Si hay reiteración o intencionalidad este comportamiento **puede conllevar a la exclusión total del evento.**

- Banderas:

- **Verde:** Pista abierta.
- **Azul:** Un vehículo circula más rápido que nosotros. Es obligatorio facilitarle el adelantamiento.
- **Amarilla:** Nos indica una situación de peligro en la zona dónde nos muestran la bandera. Prohibición de adelantar.
- **Roja:** Pista cerrada. Regresar lentamente al Pit-lane. Está prohibido adelantar de camino hacia el mismo.
- **Negra:** Exclusión. Regresar al Pit-lane. Está prohibido adelantar de camino hacia el mismo.
- **A cuadros negros y blancos:** Final de la tanda

- El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar debe avisar su intención previamente mediante el **Código de Indicadores Luminosos**, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente ningún peligro.

- Si por el motivo que sea debemos detener nuestro vehículo lo haremos, siempre que las condiciones lo permitan, en el Pit-lane. Si no fuera posible llegar hasta allí intentaremos quedarnos en una zona visible a los demás conductores intentando no comprometer nuestra seguridad ni la de otros participantes. Si no consigue llegar al Pit-lane el vehículo deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera.

Ningún piloto podrá rechazar que su vehículo sea llevado fuera de la pista; deberá hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de pista. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos, el/los Comisarios de pista u otros oficiales deberán prestarle asistencia.

- Está terminantemente prohibido bajar del vehículo bajo ninguna circunstancia, a excepción de situaciones extremas en las que permanecer en el mismo implique poner en riesgo la vida del piloto (ejemplo: incendio del vehículo).

- Una vez que el coche se encuentre en el paddock, el equipo de piloto/s y mecánico/s tiene derecho a trabajar sobre el coche con el fin de repararlo. Si lo consiguen, el vehículo podrá volver a rodar, **siempre previa autorización del comisario de salida.**

- Está prohibido circular por el Pit-lane y zona de boxes a más de 60 km/h. Todo incumplimiento a esta regla entrañará la **exclusión** del concursante.

- Está prohibido circular por el paddock en sentido contrario.

- Está prohibido fumar en las zonas de boxes, pit-lane y pista.

- Está prohibido permanecer en el pit-lane a personas no autorizadas por el organizador y en ningún caso a menores de edad ni animales de compañía.

- En general, el incumplimiento de cualquiera de estas normas puede dar lugar a la exclusión parcial o total del evento (a criterio del Director del Evento).

2.3.2. Procedimiento para hacer la vuelta rápida. Hot Laps:

- Un concepto muy importante en TIMEATTACK es el concepto de **Hot Lap:**

- Hacer el mejor tiempo no consiste en ir al 100% durante todo el tiempo que estemos en pista.

- Las **Hot Laps** son las vueltas en las que intentamos hacer vuelta rápida, ya que mientras estamos en pista habrá momentos donde estemos calentando o enfriando el vehículo. O bien probando distintas configuraciones.

- Diferenciar entre Hot Laps y otro tipo de vueltas es importante porque permite reducir las posibilidades de que otros vehículos nos ralenticen el ritmo y disminuir sensiblemente los riesgos en pista.

- El tiempo máximo recomendado de realización de Hot Laps dentro de una fase es de hasta un 60% de la duración del mismo. Superar el 80% puede conllevar a la exclusión temporal de la fase.

- Es obligatorio cumplir el **Código de Indicadores Luminosos** descrito en el art. 2.3.1, diferenciando entre:

- Ritmo máximo: Hot Lap

- Ritmo moderado-lento: Calentando, enfriando, probando distintas configuraciones, coche averiado y/o volviendo al Pit-Lane

2.4. Alcohol y Estupefacientes:

- Está prohibido el consumo de todo tipo de drogas y fármacos dopantes.
- Del mismo modo, está terminantemente prohibido el consumo de alcohol hasta la finalización del evento.
- El incumplimiento de estas normas llevará a la expulsión directa del evento y a una posible inhabilitación para participar en futuras ocasiones.

2.5. Equipación obligatoria:

2.5.1 Conductor:

a. Categoría PRO:

- Casco integral o semi-integral homologado
- Mono de piloto ignífugo homologado FIA. En su defecto, un mono de piloto convencional
- Calzado y calcetines adecuados: Prohibido el calzado abierto
- Recomendado: Sotocasco, guantes, calcetines y botas ignífugas

b. Categorías AM A y AM B:

- Casco integral o semi-integral homologado
- Mono de piloto ignífugo homologado FIA (recomendado). En su defecto, un mono de piloto convencional o ropa cómoda que cubra todo el cuerpo
- Calzado y calcetines adecuados: Prohibido el calzado abierto
- Recomendado: Sotocasco, guantes, calcetines y botas ignífugas

2.5.2 Equipo Mecánico:

- Mono de trabajo (recomendado). En su defecto, ropa cómoda que cubra todo el cuerpo
- Calzado adecuado

- Es obligatorio presentarse con la indumentaria limpia y en buen estado de conservación.

ARTÍCULO 3: Vehículos

3.1. Categorías TIMEATTACK:

- Se establecen dos categorías para participar en TIMEATTACK en función del grado de modificación de los coches y la aptitud. La Categoría AM A, a su vez se subdivide en AM A y AM B en función de las especificaciones técnicas del motor.

I. Categoría AM

a) A: Hasta 1999 cc. (Ponderada*)

b) B: Desde 2000 cc. (Ponderada*)
II. Categoría PRO

*** Cálculo Cilindrada Ponderada Categoría AM:**

1. Coches atmosféricos:

- La que aparece en la Ficha Técnica.

2. Coches sobrealimentados:

- En el caso de sobrealimentación, la cilindrada nominal se multiplicará por 1,4 para vehículos de gasolina, y el vehículo será reclasificado en la clase correspondiente a la cilindrada ficticia resultante de esta multiplicación. El vehículo será considerado, en todos los casos, como si la cilindrada así obtenida fuera la real. En el caso de vehículos diesel sobrealimentados, la cilindrada será la que aparece en la ficha técnica.

3. Coches con motor rotativo:

- En el caso de coches con motor rotativo la cilindrada que aparece en la Ficha Técnica se multiplicará por 2, y el vehículo será reclasificado en la clase correspondiente a la cilindrada ficticia resultante de esta multiplicación. El vehículo será considerado, en todos los casos, como si la cilindrada así obtenida fuera la real.

3.2. Requisitos Generales:

- Deben ser vehículos de producción en serie construidos por un fabricante reconocido. Están permitidos coches de los Grupos N, R, A (a excepción de los WRC) y B definidos en el Anexo J del Código Deportivo Internacional.
- Es obligatorio que los vehículos dispongan de, al menos, un punto de remolque, funcional. Si es necesario instalar algún tipo de gancho, es obligatorio que esto se haga con anterioridad a la Inspección Técnica (Artículo 4)
- Los vehículos descapotables tendrán que rodar con techo duro (hardtop) obligatoriamente, por motivos de seguridad. Posibles excepciones a esta norma podrán aplicarse en caso de que el vehículo disponga de una jaula de seguridad.
- La apariencia de los vehículos debe ser similar a la apariencia del modelo de serie.

3.2.1. Modificaciones externas:

a. Neumáticos:

- Se inspeccionará la condición general de las ruedas. Al menos deben tener una banda de rodadura. No está permitido rodar si se observan los alambres.

Diferencias:

- Amateur: No permitidos slicks. Permitidos los semislicks.
- PRO: Permitidos todo tipo de neumáticos, slicks incluidos.

b. Aerodinámica:

- Las modificaciones aerodinámicas permitidas en circuito son: alerones, canards, piezas de carbono/fibra sustitución de las originales de carrocería, añadidos delanteros, laterales y traseros y kits de ensanche de carrocería.
- Los elementos de la carrocería deben estar correctamente fijados. No está permitido llevar elementos de la carrocería cuya mala fijación pueda suponer un riesgo.

c. Lunas:

Diferencias:

- Amateur:
 - Todas las lunas deben estar certificadas para su uso en carretera, dando fe su marcado. El parabrisas será de vidrio laminado.
 - No está permitido llevar una banda parasol en la parte superior de la luna delantera diferente a la proporcionada por la organización de TIMEATTACK.
 - El uso de láminas tintadas y/o láminas de seguridad solo se autoriza en las ventanas laterales traseras y en la luna posterior. En todos los casos deben estar homologadas para su uso en carretera.
- PRO:
 - El parabrisas debe ser de vidrio laminado y certificado para su uso en carretera, dando fe su marcado.
 - No está permitido llevar una banda parasol en la parte superior de la luna delantera diferente a la proporcionada por la organización de TIMEATTACK.
 - Las ventanas laterales y la luna posterior pueden ser de vidrio o de policarbonato.
 - El uso de láminas tintadas y/o láminas de seguridad solo se autoriza en las ventanas laterales traseras y en la luna posterior.

d. Llantas:

- Las llantas deben llevar todos los tornillos y tuercas. Si alguno falta o está roto debe reemplazarse antes de la carrera. Se pueden retirar los embellecedores en el momento de la inspección para comprobarlo. Se permiten las llantas centerlock.

3.2.2. Modificaciones estructurales y de suspensión:

Diferencias:

- Amateur:

- No está permitido modificar el chasis del vehículo mediante estructuras tubulares soldadas. Solo se permiten brazos de suspensión y de refuerzo de chasis que hayan sido manufacturadas por un fabricante reconocido y que se acoplen al chasis del vehículo mediante tornillos y tuercas en puntos del chasis preexistentes. El suelo del vehículo debe permanecer intacto.

- Los puntos de anclaje de las suspensiones no pueden variarse.

- PRO:

- Está permitido modificar el chasis del vehículo mediante estructuras tubulares soldadas.

- Los puntos de anclaje de las suspensiones pueden variarse.

3.2.3. Modificaciones de rendimiento:

- No está permitido el Óxido Nitroso

- Están permitidas las modificaciones de motor y electrónica. Esto incluye la adición de turbocompresores y cambios del motor original por motores de otro tipo.

- No hay límite de potencia.

- Las baterías deben estar correctamente fijadas y situadas fuera del habitáculo.

- Las baterías no pueden estar en el compartimiento de pasajeros a menos que así se monte en el vehículo de series, como en algunos modelos de BMW y el Volkswagen Escarabajo. En este caso, es obligatorio un recipiente hermético y seguro para líquidos. Si se traslada la batería al maletero debe instalarse un recipiente hermético de líquidos, a menos que se usen baterías de gel.

- Cada coche puede llevar a bordo una batería.

- El tubo de escape debe ser completo, ir firmemente fijado y no suponer un riesgo de incendio.

- Todos los depósitos y conductos de agua, líquido de frenos y dirección, aceite y gasolina deben permanecer fuera del habitáculo y no tener fugas.

Diferencias:

- Amateur:

- Están prohibidos los combustibles distintos a los habituales. No se permiten gasolinas de más de 98 octanos ni otros productos añadidos como el metanol o productos para incrementar el octanaje.

- PRO:

- Están permitidos los combustibles habituales y gasolinas de mayor octanaje, así como el uso de aditivos con este fin. No están permitidos otros combustibles como el metanol.

3.2.4. Modificaciones de habitáculo/seguridad:

a. Asientos:

Deben estar sólidamente fijados al suelo con un mínimo de 4 tornillos y tuercas de fijación.

Diferencias:

- Amateur:

- Los asientos delanteros de serie pueden sustituirse por asientos deportivos (baquets o semibaquets). No obstante, deben permanecer los dos asientos delanteros.
- Los paneles de serie traseros y los asientos traseros pueden cortarse/eliminarse siempre que sea con la finalidad de instalar barras antivuelco.

- PRO:

- Se autoriza la retirada de los asientos traseros y acompañante. Los asientos de serie pueden sustituirse por asientos deportivos (baquets o semibaquets).

b. Revestimientos y otros elementos del interior:

Diferencias:

- Amateur:

- Deben permanecer intactos a excepción de los que sea necesario eliminar en la parte posterior para instalar barras/jaula antivuelco.

- PRO:

- Se permite retirar todos los guarnecidos y elementos aislantes de puertas, techo, alfombras y bandeja trasera. También se puede retirar el bloqueo de dirección, cierre centralizado, inmovilizador electrónico, aire acondicionado, parasoles, radiocasete y mueble de la consola central, donde se encuentra el mismo.

c. Cinturones de seguridad:

- Todos los vehículos deben tener como mínimo el cinturón de serie. Si se montan arneses deben estar aprobados por la CE o la FIA.

d. Jaula/barras antivuelco:

- Se recomienda encarecidamente montar una jaula antivuelco.

e. Extintor:

- Es obligatorio llevar un extintor correctamente fijado para todos los participantes de la categoría PRO.

ARTÍCULO 4. Inspección Técnica Vehículos:

- Antes de empezar a rodar se revisarán que todos los coches cumplan con la normativa.
- Cualquier modificación en el coche (salvo cambio de neumáticos) que se haga después de la inspección y que implique una de las normas puede conducir a la descalificación inmediata.
- Si no puede seguir rodando sin hacer estas modificaciones, sustituya las piezas y contacte con la organización para someterse a una nueva inspección antes de rodar con estas nuevas modificaciones.
- Rogamos a todos los participantes que permanezcan atentos y se lo comuniquen a la organización en caso de observar cualquier anomalía.
- **Los coches implicados en accidentes podrán ser requeridos para una inspección rápida en el Pit-lane mediante la muestra de una bandera negra. Se valorará si los desperfectos pueden suponer un riesgo para el piloto y/o para otros participantes para decidir si el vehículo puede volver a rodar en esas condiciones o si hay elementos que deben ser reparados como requisito previo.**
- **Fugas:** Durante los entrenamientos y clasificaciones, cualquier fuga de combustible, agua, aceite o cualquier otro líquido en la pista requerirá la vuelta al pit-lane para su reparación.

ARTÍCULO 5. Publicidad e Identificación:

- Después del briefing, los coches recibirán vinilos, de obligada aplicación:
 1. Logotipo Timeattack: Logotipo que se deberá situar en la parte superior de la luna delantera, a modo de parasol.
 2. Número del vehículo participante: 1 vinilo para colocar en la esquina superior izquierda de la luna trasera.
 3. Si los participantes quieren acogerse a la tarifa de inscripción reducida deberán permitir poner los vinilos de los sponsors en el vehículo y mantenerlos, al menos, hasta que finalice el evento.
- Los vehículos participantes pueden llevar la publicidad que consideren oportuna siempre que no les afecte a la visibilidad a través de la luna delantera y de las ventanillas delanteras laterales y que respete la colocación de los vinilos proporcionados por la organización de TIMEATTACK.

ARTÍCULO 6. Número de Vehículos en Pista y Grupos de Fase:

- El número de vehículos en pista se adecuará al tamaño y características del circuito del evento, teniendo en cuenta que tiene que ser un número que permita rodar lo más rápido posible sin que haya coches que enlentezcan el ritmo.
- Los grupos de fase se harán en función de la relación peso/potencia de los vehículos inscritos.

ARTÍCULO 7. Fases y Clasificaciones:

- Cada evento está compuesto por 2 fases:
 1. Calentamiento: Todos los grupos de fase rodarán 20-25 minutos para calentar e ir conociendo el circuito. En esta fase no se hará cronometraje de los vehículos.
 2. Clasificaciones: Todos los grupos de fase rodarán 20-25 minutos. En esta fase se cronometrará a los coches mediante transponders. El vencedor será el que de la vuelta lanzada en el menor tiempo de entre todas las rondas de clasificaciones.

ARTÍCULO 8. Cronometraje:

- Se efectuará a la milésima de segundo, con aparatos de identificación automática (transponders) instalados en todos los vehículos participantes.

ARTÍCULO 9. Premios y Puntuación:

9.1. Premios:

- En cada evento:
 - Los tres primeros clasificados de cada categoría recibirán un trofeo.
 - Todos los participantes recibirán un diploma de participación
- Final de temporada: Premios en metálico:
 1. Categoría PRO:
 - 1º. 500 Euros
 - 2º. 200 Euros
 - 3º. 100 Euros

2. Categoría AM A:
 - 1º. 250 Euros
 - 2º. 100 Euros
 - 3º. 50 Euros

3. Categoría AM B:
 - 1º. 250 Euros
 - 2º. 100 Euros
 - 3º. 50 Euros

9.2. Puntuaciones:

9.2.1. Puntuaciones:

1. Clasificados en Categoría PRO:
 - 1º: 23 puntos
 - 2º: 20 puntos
 - 3ª: 18 puntos
 - ... hasta 20º: 1 punto

2. Clasificados en Categoría AM A:
 - 1º: 23 puntos
 - 2º: 20 puntos
 - 3ª: 18 puntos
 - ... hasta 20º: 1 punto

3. Clasificados en Categoría AM B:
 - 1º: 23 puntos
 - 2º: 20 puntos
 - 3ª: 18 puntos
 - ... hasta 20º: 1 punto

- Además, el participante que de la vuelta más rápida del día sumará un punto más.

9.2.2. Desempate:

- En caso de que dos participantes terminen la temporada empatados a puntos se desempatará siguiendo estos criterios:

1. En cada prueba puntuarán:
 - 6 puntos adicionales por cada 1ª clasificación obtenida
 - 3 puntos adicionales por cada 2ª clasificación obtenida
 - 1.5 puntos adicionales por cada 3ª clasificación obtenidaGana el que más puntos acumule.

2. Si aún así acumulasen los mismos puntos:
 - Se comparará el resultado de la prueba:

- En la que menor tiempo les separe del primer clasificado.
 - En la que mayor tiempo les separe del segundo clasificado, cuando hayan terminado en primera posición.
- El que menos tiempo acumule será el vencedor.