

CAMPEONATO INTERCLUBES DEL LEVANTE 2015

REGLAMENTO PISTA ELECTRICO

1. PREAMBULO

En el año 2015 las pruebas puntuables para el Campeonato Interclubes del Levante de 1/10 pista, se celebrarán en:

1. -20 de Septiembre, en Totana Club Totana RC .
2. -25 de Octubre, en Balsicas Club Balsicas RC.
3. -15 de Noviembre, en Elche Club RC Carsol.

- Las tres pruebas puntuarán igual y se descontará el peor resultado obtenido por cada piloto en el caso de que se hayan corrido las 3 pruebas.
- Para calcular la puntuación de definitiva del campeonato interclubes se le sumara a cada piloto una bonificación de puntos según las pruebas a las que haya asistido. Esto se hará al haber concluido las 3 pruebas.

La puntuación a sumar será la siguiente:

Pilotos que asistieron a 1 prueba : +50 puntos

Pilotos que asistieron a 2 pruebas: +100 puntos

Pilotos que asistieron a 3 pruebas: +150 puntos

- La inscripción de cada prueba tendrá un coste de 12€ . Del total recaudado en las inscripciones, el 50% será destinado al club organizador y el otro 50% será destinado a regalos fin de campeonato. Los premios final de campeonato serán seleccionados por los responsables de cada club. Se intentará hacer una previsión de premios antes del comienzo del campeonato, previsión que podrá sufrir modificaciones ya que se desconoce la recaudación que habrá con las participaciones. La intención es dar premios para los 10 primeros clasificados siempre que se pueda y lo permita el número de participaciones.
- Cada club organizador es responsable de poner un juez de pista, que a su vez puede ser el cronometrador e incluso el verificador con el fin de abaratar costes para el club.
- Las inscripciones se realizaran a través del módulo de inscripción que cada club habilite para su prueba.
- El horario de carrera se realizará en función del número de pilotos inscritos en cada prueba con el fin de poder alargar los entrenamientos. El club organizador intentará exponerlo un día antes de carrera con el fin de que los pilotos participantes lo conozcan y no causen retrasos.
- 60 minutos antes del comienzo de la prueba se cerrará el circuito y durante 15 minutos se procederá a realizar la reunión de pilotos.
- De la misma manera 45 minutos antes del comienzo tendrá lugar la inscripción de pilotos. El piloto que no se haya inscrito en este tiempo no podrá participar en la prueba. La duración de las inscripciones durara unos 15min.
- 30 minutos antes de la salida se procederá a las verificaciones técnicas de todos los participantes. Quien no haya pasado verificación en este tiempo será descalificado y no se le reintegrará el dinero de la inscripción.
- Todos estos horarios son aproximados. Dependerán de la cantidad de inscritos los tiempos estimados para dichas tareas.



- La Organización deberá proveer de suficientes mesas de trabajo y sillas para todos los participantes.
- Cuando se utilicen transponder prestados por el club organizador, es responsabilidad del piloto adaptarlo y quitarlo del coche.
- El objeto de este campeonato es pasarlo bien y llegar a la máxima competición. Por lo tanto queda a criterio de los 3 responsables y organizadores del campeonato sancionar tomar medidas contra el que alborote, cree mal ambiente, discuta con un comportamiento desproporcionado, etc.
- Los transponder permitidos serán los de 2 cables.

2. NORMAS DE CARRERA.

2.1 GENERALES

La totalidad de las mangas clasificatorias tendrán una duración de 5 minutos y las finales tendrán una duración de 6 minutos, más el tiempo necesario en completar la última vuelta.

El tiempo máximo para completar la última vuelta una vez superados los tiempos estimados de mangas y finales, respectivamente, será de 40 segundos.

Un piloto puede solicitar aplazamiento de 10 minutos de la salida por avería, 30 segundos antes del comienzo de la serie. El motivo de la avería deberá estar claro antes de pedir el aplazamiento y esta avería será comprobada por el Director de carrera, y estar presente durante la reparación. No se permitirá aplazamiento a ningún piloto que no tenga cargadas las baterías o no sepa donde está el problema del mal funcionamiento de su vehículo.

Para ello, el director de carrera avisará 30 segundos antes del comienzo de la serie, tras lo cual ya no será posible pedir avería por los pilotos.

El piloto que pida avería, saldrá el último de su serie o final.

Durante los minutos de entrenamiento previo a la salida de la clasificatoria y finales, será responsabilidad del piloto estar presente para la detección de interferencias de radio, comprobación del transponder y realización de las verificaciones correspondientes en su coche.

El piloto que se adelante a una salida provocará que ésta se repita pasando a ocupar la última posición de la parrilla de salida. Si este mismo piloto se volviera a adelantar, se le descalificaría la mejor final.

2.2 CLASIFICATORIAS Y PUNTUACIONES

a) Habrán 3 mangas clasificatorias de 5 minutos.

b) Las mangas clasificatorias tendrán un mínimo de 4 coches.

c) Las mangas clasificatorias se correrán de lentas a rápidas, siendo siempre la última en disputarse la manga A.

d) En las mangas clasificatorias los coches saldrán desde detrás de una línea que cruzará la pista con un intervalo entre pilotos de 2 segundos aproximadamente siempre que el circuito lo permita. El tiempo será contado individualmente para cada piloto tras pasar la línea donde está ubicado el cuenta vueltas.

e) Habrá un máximo de 40 segundos para cruzar la línea de salida y completar la misma, después de que el premier coche abra la clasificatoria.



f) Los resultados de las clasificatorias serán utilizados para determinar las posiciones iniciales de salida en todas las finales. La clasificación se hará por puntos utilizando el sistema de puntuación de AECAR. Habrá un ranking de todos los participantes con una puntuación para cada clasificatoria (clasificatoria 1, 2, 3...).

Se sumaran las 2 puntuaciones más altas de cada piloto conseguidas en las 3 clasificatorias. Esto dará otro ranking final con el se formaran las distintas finales A,B,C... Si al sumar las 2 mejores mangas hubiera pilotos con igualdad en puntos, se desempataría comparando las mejores posiciones de cada piloto. Si aún así hubiera empate en posiciones se desempataría comparando el mejor tiempo por manga de cada piloto.

g) El ranking de salida en la primera clasificatoria de la primera prueba del Campeonato Interclubes se realizará haciendo una manga cronometrada de 5 minutos en donde solo puntuará la mejor vuelta. Es decir se hará una Q1 a 5 minutos en grupos de 10 pilotos y con el mejor tiempo por vuelta de cada piloto se formarán las mangas. Para el resto de pruebas se tendrá en cuenta exclusivamente la clasificación (ranking) provisional del campeonato en curso. Los grupos para disputar esta clasificatoria Q1 se formarán por orden de inscripción.

h) Tras la primera manga clasificatoria el orden de salida será el determinado por el orden de la clasificación provisional hasta ese momento.

i) El horario de competición se confeccionará asegurando que entre la hora de la salida del grupo en el que corre un piloto y la siguiente manga o final en la que éste participa pilotando su vehículo, hayan transcurrido como mínimo 20 minutos.

2.3 FINALES Y PUNTUACIONES

a) Habrán 3 finales de 6 minutos para cada uno de los pilotos.

b) Las finales se formarán completando grupos o parrillas de 10 pilotos, siendo los pilotos con mejor clasificatorias los que formen la final A, luego la B y así sucesivamente hasta agotar el número de pilotos participantes. El número mínimo de pilotos en una final será de 4 y el máximo de 10 pudiéndose incrementar a juicio de dirección de carrera hasta 12.

c) Las finales se correrán de lentas a rápidas, siendo siempre la última en disputarse la final A.

d) Las salidas en finales serán tipo F1 y con una separación mínima entre coches de 1,5 metros. El primer clasificado de cada final elegirá posición "derecha ó izquierda" y el resto de finales imitarán esta posición.

En la salida de las finales la dirección de carrera hará una cuenta atrás de 10 segundos y dará la salida con un sonido específico que conocerán todos los pilotos.

e) Para todas las finales, los pilotos pueden elegir su posición en el pódium. En caso de discrepancia el primero en elegir será el piloto con el dorsal número 1, luego el número 2 y así sucesivamente.

f) El ganador determinado a partir de los resultados de las finales A será el Campeón de la prueba. Si las finales no pueden ser completadas, el resultado final será el de las clasificatorias.

g) La puntuación será la establecida por el sistema de puntos AECAR independiente en cada final, puntuando las 2 mejores finales de cada piloto...

h) En el supuesto de un empate a puntos, el piloto con el mejor tiempo en cualquiera de las 2 finales que le cuentan será el ganador del empate.

Los coches que no pasen la línea de meta al final del tiempo fijado para la carrera se clasificarán de acuerdo con el número de vueltas obtenidas. No obtener resultados en la final significa 0 puntos.



i) Si alguna de las finales no pudieran completarse, los resultados se completarían con las mejores mangas clasificatorias de cada piloto.

2.4 SANCIONES A IMPONER POR EL DIRECTOR DE CARRERA

A) Pérdida de la mejor puntuación, tanto en clasificatorias como en finales:

- No cubrir el puesto de recogecoche.
- Dejadez y tardanza en el puesto de recogecoche.
- Abandonar la función de recogecoche antes de la finalización completa de la manga que se esté disputando.

Nota: Dichas sanciones se aplicarán de la siguiente forma: si ocurre durante clasificatorias, se aplicará a su mejor manga clasificatoria, si ocurre durante finales, se aplicará a su mejor final.

B) Paso por boxes a velocidad moderada:

- Recorte.
- Parar en la recta principal y de salida, cuando se este corriendo una manga o final.
- Circular en sentido contrario.
- Alcance a un piloto
- Conducción temeraria eventual.
- No permitir el doblaje en las finales.
- Gritar o insultar en el pódium.

C) Stop & Go (El tiempo de parada será fijado por el referee o el director de carrera.):

- Conducción temeraria prolongada.
- Golpear intencionadamente o sin control a otro coche.

D) Descalificación.

- No pasar las verificaciones técnicas.
- No acatar las decisiones del director de carrera.
- Voces, malos modos, insultos o faltas de respeto en el pódium o fuera de este.

2.5 VERIFICACIONES TÉCNICAS

2.5.1. VERIFICACIONES INICIALES

Los coches deben someterse a una primera inspección técnica tras la inscripción. En esta se verificará peso, RPM, ratio y ruedas y se marcará motor, piñón, corona y ruedas con el fin de no volver a verificarlas.

Para un mejor control es obligatorio llevar corona y piñón que indique el número de dientes de forma visible (se puede repasar o marcar con rotulador). Si no fuese así deberá presentarse suelto y desmontado para su revisión.

Los coches pueden inspeccionarse en cualquier momento durante la carrera.

Los coches que no pasen algunas de las verificaciones iniciales no podrán salir a pista aunque haya pagado la inscripción. Esta no se devolverá bajo ningún concepto.



2.5.2. VERIFICACIONES ESPECÍFICAS

A todos los participantes se les controlara el voltaje de las baterías establecido en 8,40V a la hora de salir a pista.

Los coches que no pasen dicha verificaciones no podrán salir a pista aunque hayan pagado la inscripción. Esta no se devolverá bajo ningún concepto.

2.6 RECOGECOCHE

2.6.1

Todos los pilotos tienen la obligación de acudir a sus labores de recogecoche, estando situados en su puesto correspondiente antes de la cuenta de 30 segundos para la salida, salvo una autorización expresa del director de carrera.

2.6.2

Los recogecoche no podrán actuar de mecánicos realizando reparaciones en la pista mientras están desempeñando su función.

Solo se permitirán pequeñas recolocaciones de las carrocerías (deformaciones por golpes o enganches en los pasos de rueda).

Para cualquier reparación los pilotos deberán llegar al carril de boxes donde cualquier mecánico la efectuara.

El incumplimiento de esta norma representara una sanción para él recoge coches, perdida de su mejor manga o final.

2.6.3

Los recoge coches no abandonarán su posición hasta indicarse por megafonía "Final de Carrera".

Si un coche no puede llegar a boxes por sus propios medios él recoge coches lo apagara y lo dejara en un lugar que no moleste.

2.7 PROCEDIMIENTO EN CASO DE FUERZA MAYOR (LLUVIA, FALLO DEL SUMINISTRO ELÉCTRICO).

2.7.1. El Director de carrera será el responsable de la decisión de parar la carrera en caso de condiciones adversas: lluvia, granizo, nieve, tormenta eléctrica, fallo del suministro eléctrico.

2.7.2. En caso de suspensión, la carrera se reiniciará cuando el clima o la causa mayor lo permita, con la siguiente manga a la que corrió cuando se suspendió.

2.7.3. El Director de carrera debe esforzarse en que se realicen las reparaciones necesarias en la superficie del circuito, antes de reanudar la carrera.

2.7.4. Cuando la continuación se juzga imposible, el Director de carrera junto con los Árbitros puede decidir anular la carrera que ese día se esté disputando. De no existir mangas de clasificatorias completas, se declarará la carrera nula. En clasificatorias, contarán las clasificatorias de mangas completas disputadas, y en finales, de las finales que se hayan disputado. Cuando no se hayan podido disputar las finales, el resultado será el obtenido en clasificatorias.

2.7.5. De declararse la carrera nula por causa mayor (salvo sanción a la organización), los pilotos perderán el importe de su inscripción.

3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y MECÁNICAS

3.1 NEUMATICOS

El modelo de rueda para la temporada 2015 es:

Sorex y dureza 36 tanto adelante como atrás (las que ya vienen montadas)

Está permitido el uso de calentadores y aditivos comerciales para los neumáticos.



3.2 BATERÍAS

Cualquier tipo de batería de LiPo (Polímeros de Litio) de caja rígida, estará permitida siempre y cuando esté disponible comercialmente.

Serán válidas única y exclusivamente las del tipo 2S (2 elementos en serie), y voltaje nunca superior a 7,4 voltios.

La utilización de baterías de LiPo implica cumplir los siguientes puntos:

-La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante.

-Las baterías deberán contar con cable ecualizador, así como los cargadores/descargadores.

-Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de Lipo, es decir CC/CV, con corte a 8.40 voltios/7.40 voltios.

Tanto la carga como la descarga deberán realizarse con el cable ecualizador.

El piloto que se sospeche que no utiliza el cable ecualizador será descalificado.

-Los coches deberán estar provistos de un sistema de fijación de baterías acorde con el tipo de batería que utilicen, que permita soportar un impacto brusco de carrera sin que esta salga despedida del vehículo.

-No serán válidas aquellas baterías que se observen dañadas exteriormente, con deformaciones y/o manipulaciones.

3.3. MEDIDAS Y PESOS

-Ancho máximo con carrocería: 200 mm

-Ancho máximo sin carrocería: 190 mm

-Altura mínima (techo carrocería): 115 mm

-Máxima distancia entre ejes: 270 mm

-Peso mínimo: 1.350 gramos

-Anchura máxima alerón: 190 mm

Las medidas de altura de techo y alerón se medirán con el coche en orden de marcha, apoyado sobre las cuatro ruedas.

-Altura máxima para choques trasero: 35 mm

3.4. ELECTRÓNICAS

En lo referente a electrónicas estarán permitidos los siguientes conjuntos variador motor:

Variador Hobbywing Justock Club Spec, con motor Hobbywing 10,5T (Hasta 31500 R.P.M.)

El ratio final mínimo será de 5,0. Timing del motor y variador será de 0.

La única modificación permitida será acortar los cables y soldarlos directamente al motor. Antes de la disputa de la primera manga, se podrá verificar el rendimiento de los combos con medidor de revoluciones, tomándose nota de los valores registrados en cada combo.

Para todo lo no contemplado en este reglamento se hará una reunión entre los 3 organizadores de cada club y se tomará una decisión que será aceptada e implantada para las sucesivas carreras de este campeonato interclubes.

