

REGLAMENTO DEPORTIVO

ORGANIZACIÓN:

El club ASV Racing organiza su IV Campeonato mundial de rallyslot 1/32.

La organización siempre estará formada exclusivamente por personal del club, que pondrá a disposición de cada prueba los recursos humanos que se estimen oportunos para cada una de ellas, siempre perfectamente identificados para distinguirlos del resto de personas del club.

El campeonato constará de 9 pruebas según se contempla en el calendario oficial de ASV Racing, publicado en la página web del club www.asvracing.es

Todas las noticias referentes a este campeonato serán publicadas en nuestra web, siendo esta y nuestro tablón de anuncios, las dos únicas fuentes oficiales donde se publicará cualquier cambio que se realice en cualquier aspecto que afecte al desarrollo de nuestro campeonato. No tendrá ningún valor oficial las noticias que aparezcan en los foros, blogs o similares, si no están confirmadas en nuestra web o tablón de anuncios.

DIRECTOR DE CARRERA:

Es la persona designada por la organización cuya misión es controlar el funcionamiento de la carrera. Es el máximo responsable de la misma, haciendo cumplir en todo momento los reglamentos. Todas las decisiones son potestad exclusiva de él, siendo estas inapelables.

Estará acompañado de dos comisarios, también miembros del club: uno que realizará funciones de control de cronometraje y otro que será el responsable del parque cerrado y control de tramos.

GRUPOS:

En el IV Campeonato mundial de rallyslot 1/32, los coches, según el nivel de preparación, se dividen en cuatro grupos: World Rally Car (WRC), Grupo A/K, Grupo Súper N y Grupo N. Dentro de N, existe la categoría Infantil (12 años cumplidos máximo el día 1 de Enero de 2010).

COCHES ADMITIDOS:

Solo se podrá participar con un coche por piloto. Un coche al que se le haya asignado un dorsal, solo podrá participar una vez en el rally.

Todos los coches participantes se han de agrupar dentro de una categoría según el reglamento técnico.

Un coche inscrito en una categoría podrá participar siempre que cumpla el reglamento técnico y ha de mantener las características de la categoría durante todo el rally.

PISTA:

Las pruebas de este campeonato se disputarán sobre 5 tramos de material Ninco y/o Scalextric y siempre en asfalto. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar la adherencia establecida por la organización. No se podrán modificar las condiciones de los tramos por ningún participante y solo la dirección de carrera podrá modificar cualquier aspecto según su criterio y solo para el buen funcionamiento de la carrera. Si un neumático manchase la pista o dejase restos de humedad o similar, el vehículo será expulsado de la prueba.

TRAMOS:

Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos.

Para verificar su buen funcionamiento, un “coche cero” de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección. Si el “coche cero” recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al Director de Carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista.

Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado íntegro. El no poder recorrer el tramo o hacerlo sin carrocería conllevará la aplicación del tiempo máximo.

ETAPAS Y SECCIONES:

El desarrollo de cada una de las carreras del IV Campeonato mundial de rallyslot 1/32 consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos clasificatorios. Para ello se podrá elegir entre dos etapas o cortes para realizar el concurso, siendo estas: sábado mañana y sábado tarde, todas ellas según los horarios especificados en cada uno de los carteles de cada rallyslot del campeonato, publicados en la web.

Un recorrido completo por todos los tramos forma una sección. Todos los rallies del campeonato estarán compuestos de tres secciones.

ORDEN DE SALIDA:

En todos los rallies del campeonato, el orden de salida será siempre:

1ª sección: scratch del campeonato ordenado por grupos: WRC, Gr.A/K, Gr.SuperN y Gr.N.

2ª sección: scratch de la 1ª sección, indistintamente de la categoría en la que se compita.

3ª sección: scratch de la 2ª sección, indistintamente de la categoría en la que se compita.

El orden de salida no se puede modificar bajo ningún concepto.

CARNET DE RUTA:

El carnet de ruta es un documento que identifica al piloto y su coche, donde quedan anotados los tiempos de los tramos, controles horarios y distintas penalizaciones o bonificaciones.

La hoja de tramo es el listado que refleja los tiempos de todos los coches que han pasado por un tramo. Es obligación del piloto comprobar la correcta anotación de sus tiempos en el carnet de ruta y en la hoja del tramo.

ASIGNACION DE DORSALES:

El coche estará identificado con un dorsal adhesivo proporcionado por la organización que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo, y deberá conservarse hasta que el Director de Carrera determine el final de la prueba.

CONTROL HORARIO:

Habrà un tiempo, determinado por la organización, para recorrer todos los tramos. Una vez acabada la etapa, el participante tendrá que llevar el coche al parque cerrado y se le apuntará la hora de entrada. Si esta fuera posterior a la hora de llegada teórica de entrada, sería penalizado con 10 segundos por cada minuto de retardo.

Si un piloto llega al tramo y se encuentra con pilotos precedentes, tendrá que pedir bonificación, que deberá ser de un minuto por cada piloto que haya esperando en el tramo, y servirá para ampliar la hora teórica de entrada al parque cerrado.

CRONOMETRAJE DE TRAMOS:

Cada tramo dispone de un sistema automático de cronometraje, el cual cortará la corriente de la pista una vez finalizado el mismo. Una vez puesto el cronómetro en marcha, no se podrá repetir el tramo bajo ningún concepto. Esto implica que en caso de fallo de cronometraje o cualquier otro error ajeno al piloto, será el Director de Carrera el que asigne un tiempo a ese tramo de forma que su decisión es inapelable y firme, utilizando para ello una media ponderada:

1ª.- Si el piloto diese una vuelta de más a un tramo: se dividiría las vueltas dadas y se multiplicaría por las que debió dar.

2ª.- Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, pero existiese cronometrada una o más vueltas rápidas: se calcularía el tiempo sacando la media de las vueltas cronometradas y multiplicando por las vueltas que debería haber dado al tramo.

3ª.- Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, y tampoco existiese cronometrada una o más vueltas rápidas: se aplicaría la media respecto a los tiempos obtenidos en ese tramo en las demás secciones o pasadas.

4ª.- No se aplica media ponderada si es el piloto el responsable del error de cronometraje. En este caso, la primera vez sería sancionado con tiempo máximo y para el segundo o sucesivos, será expulsado del rally.

Cada piloto tendrá la obligación de apuntarse el tiempo realizado en cada tramo en su carnet de ruta y en la hoja de tiempos presente en cada tramo. No se podrá borrar el tiempo del cronómetro una vez terminado el tramo, de forma que será el piloto inmediatamente siguiente en tomar la salida, el que podrá comprobar que el tiempo del crono y de la hoja de tramo es el mismo. En caso contrario su obligación es avisar a dirección de carrera para sancionar al piloto que no cumpla esta norma.

Si no es apuntado el tiempo en el carnet de ruta, se computará de cara a la clasificación de la prueba como tiempo máximo en el tramo o tramos afectados. Si no están apuntados en la hoja de tramos o el tiempo del cronómetro es borrado antes de que llegue el piloto que venga inmediatamente después, al piloto infractor se le aplicará la correspondiente sanción según tabla de penalizaciones para la primera infracción, y la exclusión del rally para la segunda o más reincidencias.

INICIO DEL TRAMO:

La organización acotará una zona del trazado previa a la salida que el piloto aprovechará como aproximación a la misma. En ningún caso servirá de entrenamiento ni se podrá utilizar en más de una ocasión en cada tramo.

Antes de tomar la salida, el coche deberá estar completamente parado, no más lejos de 10 cm del sensor del cuentavueltas.

TIEMPO MÁXIMO:

El tiempo máximo para recorrer cada uno de los tramos se fija en 120 segundos. Si un piloto supera este tiempo en alguno de los tramos, se le anotará en el carnet de ruta el tiempo máximo, sin finalizar el tramo.

CLASIFICACION FINAL DE CADA PRUEBA:

Los ganadores del rally o de cada categoría, son los pilotos que obtengan el menor tiempo una vez sumados los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados, mas el total de penalizaciones temporales.

En caso de empate al final del rallye, decidirá el mejor tiempo en el primer tramo de la 1ª sección, si el empate persiste, se compararán los tiempos en los tramos 2º y así sucesivamente.

VOLTAJE:

Se competirá al voltaje entregado por las fuentes de alimentación DS Power3. El voltaje es variable, ajustable a voluntad antes o durante el tramo por el mismo piloto. Se permite el uso de cualquier dispositivo externo que ayude a regular el mando.

CONEXIONES Y MANDOS:

Cada pista estará equipada con conectores del tipo banana: rojo, negro y gris, para que cada piloto pueda utilizar su propio mando. Este podrá ser libre. Los cables del mando son libres. Cualquier fallo en el mando del piloto será considerado como una avería del coche. Los fallos en los mandos de la organización serán considerados como averías de pista.

PARQUE CERRADO:

Antes del comienzo de cada etapa y después del final de esta, el coche de cada participante deberá volver al parque cerrado, donde no podrá ser manipulado por nadie, incluyendo pilotos y organización, excepto el responsable del parque cerrado. El coche deberá entrar en condiciones de carrera (incluidos los neumáticos).

Durante los cuatro minutos previos a la salida, el piloto podrá efectuar las reparaciones que crea oportunas delante de un comisario de la organización.

VERIFICACIONES:

La organización podrá verificar los coches participantes en cualquier momento del rally para comprobar que cumplen el reglamento técnico. Si se detectan anomalías, se aplicarían las penalizaciones correspondientes. Al final de cada prueba se verificarán los tres primeros clasificados de cada categoría y los que la organización considere oportuno.

ASISTENCIAS:

La función de las asistencias, será la de poner los coches en el carril si éstos se salen durante el recorrido de los tramos. Cada piloto debe aportar su propia asistencia, con un máximo de 2 en cada tramo. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente. La organización no tiene la obligación de proporcionar las asistencias a ningún participante, ya que estos son parte del equipo participante y como tal sus actos, son responsabilidad del piloto. Antes de tomar parte en cada sección se habrá de tener preparado a las asistencias para evitar ralentizar el rally. Todos los participantes tienen la obligación de hacer de asistencia. El incumplimiento de esta norma será motivo de exclusión. También deben informar de cualquier incidencia que pudieran detectar.

SALIDAS DE PISTA:

La colocación de los coches salidos de pista se deberá realizar en el mismo sitio del incidente. En caso contrario, se sancionará al piloto con 10 segundos por pista avanzada. Durante la disputa de un tramo cronometrado, el coche deberá conservar en todo momento la carrocería enganchada al chasis y recorrer el tramo por sus propios medios. El incumplimiento de esta norma será penalizado con el tiempo máximo del tramo en cuestión.

MANIPULACIONES Y REPARACIONES DEL COCHE:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) ya sea para ponerlo a punto o reparar en caso de accidente, exceptuando: carrocería y chasis (el cambio de motor penaliza). Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse:

- Delante del responsable del parque cerrado, cuatro minutos antes de cada sección.
- Delante de un verificador o jefe de tramo, antes o después de efectuar un tramo.
- Delante de un organizador y previa autorización del Director de Carrera, en caso de avería grave (sólo si el vehículo está incapacitado para seguir). Se requiere además el permiso explícito del responsable de parque cerrado, que indicará el lugar para realizar dichas reparaciones. Una vez reparado el coche, volverá a parque cerrado, dando por concluida la sección y anotándose tiempo máximo por cada tramo que no se haya podido concluir.
- En cualquier caso, no se podrá manipular el vehículo fuera de la zona de pistas o fuera de la vista de la organización. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.
- Antes del comienzo de un tramo se permite el uso de limpiadores de neumáticos (externos al coche) siempre que no incorporen líquidos o aditivos y permanezcan secos.

PUNTUACIONES:

Para la clasificación de cada rally y para el campeonato final, se siguen los siguientes principios:

- Para cada categoría se puntúa según la siguiente relación: 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1, siempre y cuando se termine el rally completo. En caso de retirada o abandono de una prueba, no se optará a ninguna puntuación.
- Para poder optar a premios finales del campeonato, se deberá haber puntuado en al menos seis de las nueve pruebas.
- En caso de empate a puntos al finalizar el campeonato, la clasificación se decidirá a favor del piloto con mas primeros puestos, si persiste el empate la clasificación se decidirá a favor del piloto que tenga más segundos puestos, y así sucesivamente.

CLASIFICACIONES:

Dentro del IV Campeonato mundial de rallyslot 1/32 se establecen las siguientes clasificaciones:

- Clasificación del grupo WRC.
- Clasificación del grupo A/K.
- Clasificación del grupo Súper N.
- Clasificación del grupo N.
- Clasificación del trofeo N Infantil.

TROFEOS:

La entrega de trofeos se realizará una vez finalizado el campeonato. Obtendrá trofeo el primer, segundo y tercer clasificado de cada grupo.

RECLAMACIONES:

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación, ésta se deberá realizar por escrito dirigida al Director de Carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 50 €, hasta cuando el Director de Carrera de por terminada la competición (al terminar el último piloto en el último tramo) como máximo. En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

PENALIZACIONES:

Las penalizaciones serán en forma de tiempo añadido al carnet de ruta, exceptuando los casos que impliquen una exclusión directa. Las penalizaciones pueden ser administrativas o técnicas, y están enumeradas al final de este reglamento.

DERECHOS DE LA ORGANIZACIÓN:

La organización se reserva el derecho de:

- Modificar o ampliar este reglamento mediante la publicación de los anexos necesarios, los cuales serán anunciados previamente a su entrada en vigor.
- Derecho de admisión de cualquier inscripción o la entrada de espectadores al recinto sin ninguna explicación previa.
- Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como del material escrito y audiovisual que se obtenga con plena potestad sobre las copias.
- La organización no se hace responsable de los daños ocasionados a personas o cosas por parte de terceros.

ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES:

El hecho de inscribirse a cualquier prueba del IV Campeonato mundial de rallyslot 1/32 supone el conocimiento y aceptación del presente reglamento. La organización se reserva el derecho de rechazar cualquier inscripción sin necesidad de dar ninguna explicación.

Los casos no previstos en este reglamento serán determinados por la organización.

PENALIZACIONES ADMINISTRATIVAS:

En casos donde varias penalizaciones puedan ser aplicadas, será impuesta la de mayor grado.

Exclusión:

- Conducta antideportiva.
- Pérdida o falsificación del carnet de ruta.
- Modificación de las condiciones de las pistas sin permiso.
- Borrar tiempo de los cronos.
- Repetir un tramo cronometrado.
- Manipulación del coche fuera del parque cerrado sin permiso.
- Acumulación de más de 5 minutos de penalización.

Penalizaciones temporales:

- | | |
|---|------------------|
| • Retraso en la entrada del parque cerrado | 10"/minuto. |
| • Retraso en la llegada al control horario | 10"/minuto. |
| • Perdida del dorsal | 10" |
| • Colocación de un coche salido en un lugar diferente | 10"/tramo pista. |
| • Dejarse adelantar por otro participante | 10"/coche |
| • Empujar el coche más de 10 pistas en un mismo tramo | tiempo máximo. |
| • Salida lanzada | 10"/tramo |

PENALIZACIONES TÉCNICAS:

Están descritas en el reglamento técnico.