

Reglamento Deportivo velocidad carreras Sprint 1/24

El presente reglamento tiene por objeto regular el desarrollo de las competiciones de velocidad en pista de madera a escala 1/24, en la modalidad de sprint, que se desarrollaran en las instalaciones de Icar Indoor.

1 - PISTAS

Las diferentes competiciones se celebrarán en las pistas de madera de 6 carriles de ICAR INDOOR, situadas en:

Calle Alemania 49, Nave 2 – 08700 Igualada.
Coordenadas GPS: 41°35'06,51" N y 1°38'01,39" E

2 - CALENDARIO

El calendario correspondiente de carreras del año en curso puede consultarse en: <http://www.icar-indoor.com>

3 - ACTIVIDADES PREVIAS A LA CARRERA

3.1 - PRESENTACIÓN

En los días previos a la carrera, esta será anunciada a través de los canales habituales del Club:

- Página web de Icar Indoor: www.icar-indoor.com
- Grupo de Whatsapp del club

En ellos se indicará la categoría a disputar, el tipo de carrera (sprint, semi-resistencia, resistencia, etc), los horarios y los reglamentos que se usarán.

3.2 - PRE-INSCRIPCION

En general no son requeridas pre-inscripciones, pero en el caso de ser necesaria serán anunciadas con la suficiente antelación.

3.3 - INSCRIPCIONES

En el día de la carrera cada piloto deberá formalizar su inscripción, abonando para ello los derechos de la misma al momento de entregar el vehículo a verificar.

Estos quedan establecidos en los siguientes importes para las carreras individuales, tipo sprint:

- Pilotos miembros de Icar Indoor: gratuita
- Pilotos no-miembros de Icar Indoor: 10 €

3.4 - DESEMPEÑO DE FUNCIONES EN CARRERA

En toda carrera se establecerán las siguientes figuras, encargadas de velar por el correcto desarrollo de la misma:

- Director de Carrera: persona responsable de dirigir las actividades de la carrera y única persona autorizada a manipular el Stop & Go. Esta función puede ser asumida por la persona que el designe.

- Comisario Técnico: persona o personas responsables de llevar a cabo las verificaciones técnicas.
- Comisario Deportivo: Persona o personas responsables de auxiliar al director de Carrera en actividades vinculadas con la misma (cambios de carril, gestión informática de la carrera, lectura y anotación de incidentes, etc.)
- Comisario de Pista: personas responsables de auxiliar a los pilotos colocando de nuevo los coches en el carril en caso de salida de estos.

En una misma persona podrán recaer una o más funciones, dependiendo de la magnitud de la carrera y bajo el criterio del director de esta; pudiendo ser liberadas de otras responsabilidades en caso de ser preciso para su desarrollo.

Los pilotos tendrán en todo momento un comportamiento acorde con el espíritu deportivo de la competición.

3.5 - HORARIOS

Los horarios para las carreras al sprint quedan establecidos según sigue. Cualquier cambio será notificado con antelación a la carrera a disputar.

19:00h	Apertura del Club
19:00h a 19:30h:	Entrenos Libres
19:30h a 20:45h:	Entrenos oficiales en tandas correlativas de 3' de la pista 1 a la 6
19:30h a 20:00h:	Disponibilidad herramientas oficiales de verificación
20:00h a 20:45h:	Entrega de vehículos a verificación y parque cerrado
20:00h a 21:15h:	Verificaciones oficiales
20:45	Cierre de Pista
21:30	APERTURA DE PISTA y Pole Position
Briefing de Pilotos	Antes del inicio de la carrera
22:30h:	INICIO DE LA CARRERA

En carreras de semi-resistencia o resistencia por equipos los horarios serán oportunamente indicados en el anuncio de la carrera

3.6 - VOLTAJE

El voltaje utilizado serán 12v, salvo en los casos que para una categoría en concreto, se indique lo contrario.

3.7 - MANDOS

Está permitido cualquier mando analógico o digital, siempre que no produzca ninguna alteración en la entrega y suministro de corriente eléctrica al vehículo. El tipo de conexión a la pista será de tres bananas metálicas.

3.8 - ENTRENOS LIBRES

Durante el período especificado, los pilotos tendrán entera libertad para rodar por cualquier carril, a voltaje de carrera y con cualquier coche (correspondiente a la categoría a disputar) y durante el tiempo deseado, con objeto de reconocer la pista y su estado.

3.9 - ENTRENOS OFICIALES

Durante el período especificado los pilotos podrán rodar empezando por el carril 1 y siguiendo orden correlativo 1-2-3-4-5-6 (y vuelta al 1), al voltaje de carrera y con cualquier coche (correspondiente a la categoría a disputar), en tandas de 3 minutos, con el objetivo de configurar el coche para adaptarlo a la pista y sus condiciones.

Durante el desarrollo de los entrenos, tanto libres como oficiales, la pista solo estará a disposición de los pilotos participantes en la carrera.

3.10 - VERIFICACIONES

Todos los coches inscritos deberán superar unas verificaciones técnicas pre-carrera para asegurar que están dentro de lo indicado en el reglamento técnico de su correspondiente categoría.

Cualquier coche podrá ser requerido, por el Director de Carrera, durante o al final de la carrera para volver a ser verificado.

En ese caso no serán penalizables la pérdida de piezas en carrera ni la alteración de dimensiones por desgaste producido en carrera, a excepción de que existan indicaciones al respecto en el reglamento específico de la categoría o del evento.

Las verificaciones serán abiertas, es decir, el coche podrá ser manipulado dentro del horario establecido para las verificaciones si a este se le detectan anomalías durante la verificación.

Solamente se podrán manipular los vehículos durante el tiempo establecido para las verificaciones técnicas. Si una vez concluido el tiempo destinado a las verificaciones, el piloto no ha finalizado la reparación, el piloto interrumpirá las tareas y entregará el coche a verificar en el estado en que se encuentre.

Hasta la hora indicada en el horario de carrera, los pilotos tendrán a su disposición los útiles con los que se llevarán a cabo las verificaciones: plancha, báscula y calibres / pie de rey, para comprobar la conformidad de sus vehículos, el texto del reglamento y sus anexos.

Estos útiles podrán usarse libremente, pero siempre en la mesa de verificación y con la presencia de un Comisario Técnico.

En caso de duda, los pilotos pueden consultar libremente a los Comisarios Técnicos.

El coche se entregará abierto, con la carrocería y el conjunto chasis por separado, durante la hora establecida para ello.

El piloto, si es requerido, deberá estar presente durante las verificaciones.

El verificador comprobará que el coche cumpla con todas las características, pesos y dimensiones cumplan reglamento técnico, y se requerirá al piloto que ensamble el coche para verificar los demás aspectos globales.

El piloto será el único responsable de volver a ensamblar el vehículo, de no hacerlo al finalizar las verificaciones tendrá que hacerlo en tiempo de carrera. En el caso de hallarse irregularidades se aplicarán las correspondientes penalizaciones según las tablas del capítulo 5, en forma de vueltas a restar del total realizado por el piloto en carrera.

Todas las penalizaciones son acumulables.

3.11 - PARQUE CERRADO

Al entrar a verificar el coche quedará en régimen de *Parque Cerrado*. Bajo este régimen nadie, salvo los Comisarios técnicos, podrán manipular el vehículo.

3.12 - POLE POSITION

El orden en el que se disputará la *pole position* se establece por sorteo, escogiendo por el propio piloto una bola al azar con un número que indicará en que posición disputará su turno de clasificación.

Todos los pilotos inscritos, una vez verificado su coche y superada la verificación, realizarán una tanda clasificatoria de 70 segundos, por el carril que el Director de carrera determine.

La Pole se disputará por el modo de Pole continua, o sea que en estos 70 segundos el piloto deberá colocarse en la tarima y realizar sus vueltas cronometradas.

Una vez hayan finalizado el tiempo, se recogerá el coche que ha acabado e inmediatamente se iniciará la pole del siguiente piloto (sin esperar que el piloto esté preparado).

Será responsabilidad única del piloto estar preparado para poder iniciar sus vueltas cuanto antes y aprovechar al máximo todo el tiempo disponible (aunque dirección de carrera irá avisando a los pilotos de su turno).

Se retendrá el mejor tiempo obtenido.

Al término de la misma los Comisarios retornarán el coche al Parque Cerrado.

Durante la disputa de la *Pole Position* se permite limpiar las trencillas, limpiar las ruedas y lubricar los elementos de fricción; siempre con los medios puestos a disposición por la organización y dentro del tiempo estipulado.

En el transcurso de la Pole, todos los pilotos realizarán funciones de Comisario de Pista.

El tiempo destinado a efectuar la Pole, se considera a todos los efectos tiempo de carrera.

3.13 - PARRILLA DE SALIDA

La parrilla de salida se configurará con arreglo a los mejores tiempos obtenidos en la clasificatoria.

De este modo, el piloto mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de entre todos los disponibles.

El segundo mejor clasificado escogerá lo escogerá de los restantes disponibles después de elegir el primero; y así sucesivamente hasta completar las distintas mangas.

Obviamente, el último piloto clasificado de cada manga no podrá escoger carril de salida.

Si un piloto no puede disputar la *Pole Position*, por la razón que sea, constará a todos los efectos como el último clasificado de la Pole Position.

En caso de hallarse más de un piloto en esta situación, sus carriles de partida se asignarán por sorteo entre ellos.

4 - CARRERA

4.1 - MANGAS

Cada piloto realizará su carrera dentro de la manga que le haya correspondido, según el orden de la *Pole Position*.

El intercambio de pilotos de distintas mangas solo será posible de mutuo acuerdo entre los pilotos interesados y previa comunicación y consentimiento del director de Carrera.

Un piloto, no podrá ser sustituido, ni en parte ni en la totalidad de la carrera. En caso de necesidad forzosa por causa mayor o justificada, se deberá informar al director de carrera.

El incumplimiento de esta norma comportará la no puntuación, tanto del piloto sustituido como del que lo sustituya.

4.2 - TIEMPO POR CARRIL

Será determinado por el director de Carrera, debiendo correr cada piloto por todos y cada uno de ellos.

Al vencimiento de dicho tiempo, el suministro de corriente se detendrá de forma automática.

Entre este momento y el comienzo del intervalo del siguiente carril, los coches se considerarán en régimen de *Parque Cerrado*.

4.3 - CAMBIOS DE CARRIL

Será el propio piloto el encargado de realizar los cambios de carril de su vehículo y de poner la pegatina del nuevo carril, dichos cambios se efectuarán en el mismo tramo del circuito dónde se ha detenido el coche una vez a finalizado el carril anterior.

Para realizar dicho cambio de carril se estipula un tiempo máximo de 90 segundos. Una vez finalizados los 90 segundos se reanudará la carrera siempre y cuando los comisarios estén en sus puestos y sin esperar a la colocación de todos los pilotos salvo indicación del Director de Carrera.

Durante el cambio de carril está permitido limpiar, y colocar bien las trencillas sin utilizar ningún líquido, y tan solo con la ayuda de los dedos. Tampoco está permitido utilizar ningún tipo de herramienta.

Durante este periodo de tiempo, se prohíbe la manipulación de cualquier parte mecánica o de la carrocería, salvo indicación expresa del Director de Carrera.

En el último cambio de carril se anotará también la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado.

El orden de cambio de carril será: **1 → 3 → 5 → 6 → 4 → 2**

Este orden de cambio asegura a un piloto no tener nunca al mismo competidor al mismo lado durante la carrera, con lo que cada piloto tendrá una vez a su derecha y una vez a su izquierda al resto de pilotos participantes.

En caso de mangas con 7 (o más) pilotos, el que corre por el carril 2 descansará uno (o más) turnos, tras los cuales se reincorporará a la carrera por el carril 1

4.4 - MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO

En el momento en que se inicia la carrera se levanta el régimen de Parque Cerrado.

El coche podrá ser manipulado para las siguientes acciones, por el propio piloto o alguien designado por él, y siempre durante el tiempo de carrera.

- Efectuar reparaciones mecánicas (con los medios del piloto)
- Limpiar las ruedas (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Limpiar las trencillas (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Aplicar aditivo a las ruedas **SOLO ESTA PERMITIDO UTILIZAR LOS LIQUIDOS FACILITADOS POR LA ORGANIZACION (no está permitido aplicarlo directamente a la pista, bajo ningún concepto)**

Para cualquier manipulación del coche, este debe ser recogido en la zona del circuito identificada como *Pit Lane*, excepto cuando el coche no pueda alcanzarla por sus propios medios.

Una vez realizada la reparación, el coche deberá ser devuelto a la pista obligatoriamente en la zona de *Pit Lane*.

Podrá ser sustituido cualquier elemento mecánico del coche, en caso de su rotura, por otro de idénticas características, a excepción de la pieza central del chasis y la carrocería.

4.5 - REPARACIONES OBLIGATORIAS DEL VEHÍCULO:

En casos excepcionales será obligatoria la parada del vehículo para corregir situaciones que puedan perjudicar o perjudiquen al resto de pilotos o puedan dañar la pista.

- Rotura o desprendimiento de partes de la carrocería de tamaño superior a 4 cm. de largo o 2 cm. de ancho (se permite usar cinta adhesiva para su reparación)
- Conjunto carrocería desprendido de sus fijaciones al chasis.
- Contacto de alguna parte del coche con la pista.
- Reposición de cristales y parabrisas. (no necesario en los Klasse1)
- Se considera que el alerón se encuentra dañado cuando presenta una longitud menor de 60 mm. y una altura, respecto al coche, inferior a 5 mm.
- Reposición alerón trasero.
- Se permite el uso de cinta y/o pegamento.
- Deberá ocupar su posición original en el coche.

En estos casos el Director de Carrera indicará al piloto la necesidad de la reparación, estando el piloto obligado a realizarla antes de 5 vueltas.

Todas las reparaciones se efectuarán en tiempo de carrera, nunca cuando esta se encuentra detenida (por cualquier motivo) ni durante el cambio de carril.

Cuando el causante de la rotura o desprendimiento de algún elemento de la carrocería sea un comisario, se podrá realizar la reparación bajo la supervisión de un comisario técnico durante el tiempo del próximo cambio de carril, siempre y cuando se comunique en el mismo momento de producirse dicha rotura o desprendimiento al Director de Carrera.

4.6.- COMISARIOS

Todos los pilotos inscritos ***tienen la obligación*** de actuar como Comisarios de Pista en la manga posterior a la que disputen.

Los pilotos de la última manga officiarán de Comisarios en la primera, **iniciando su labor en el puesto de comisario que coincida con el número de carril por el cual iniciarán su carrera.**

La posición de Comisario se alternará de forma rotativa (1-3-5-6-4-2) una vez en cada uno de los 6 puestos de Comisario, cada uno de los cuales está identificado y numerado del número 1 al 6.

La función del Comisario de Pista es colocar de nuevo los coches en el carril en caso de salida de estos.

Para tal menester, los coches estarán identificados mediante una etiqueta con el número del carril perfectamente identificable.

En caso de salida de pista de dos o más coches, el protocolo a aplicar será:

- La inmediata retirada de los coches accidentados, para evitar daños mayores
- Colocar los coches por orden inverso al que se han salido, siendo el último el coche que haya provocado el accidente.

Mientras se ejerce de Comisario de Pista no está permitido beber, comer o hablar por el móvil.



No está permitido fumar en el local.

4.7 - CLASIFICACIÓN

La clasificación final de la carrera se establecerá por la suma de las vueltas efectuadas en cada carril.

En la última tanda se anotará la coma, es decir, la última sección del circuito que el coche haya rebasado, parcial o totalmente, al quedar detenido al término de la misma.

De esta suma de vueltas se descontarán las penalizaciones por razón de irregularidades técnicas en el vehículo en el transcurso de las verificaciones o por comportamientos antideportivos del piloto.

El ganador final será el piloto que obtenga el mayor número de vueltas.

4.8 - VUELTAS PERDIDAS

Solo se sumará vuelta perdida en las siguientes situaciones:

- El coche ha marcado vuelta por el carril equivocado, esta situación debe ser confirmada por más de un comisario y/o piloto.
- Fallo fuente alimentación.
- Fallo célula cuentavueltas.

4.9 - EMPATE

En caso de empate, se consultarán las vueltas rápidas, y se decidirá la posición a favor del piloto que haya realizado el mejor tiempo absoluto (segundos, décimas de segundo, centésimas y milésimas).

En caso de empate a puntos en la clasificación general final, ésta se decidirá en relación a las mejores posiciones obtenidas (más primeros puestos, segundos, terceros, etc.) En caso que la igualdad se mantenga, el último mejor resultado es el que tendrá más valor)

4.10 - RECLAMACIONES

Si por cualquier razón un piloto desea formalizar una petición a la Organización para la verificación de algún coche participante y/o reclamación relacionada con la carrera, esta deberá presentarse ante el Director de Carrera con un anticipo de 30€, como máximo a los 20 minutos posteriores a la finalización de la última manga.

En caso de prosperar la reclamación a favor del reclamante, el importe del anticipo le será retornado.

4.11 – MANGAS NOCTURNAS

En el caso de disputarse la carrera bajo condiciones nocturnas, será obligado el montaje de un kit de luces en los coches. (No aplicable en los Klasse 1)

5 – PENALIZACIONES POR INFRACCIONES AL REGLAMENTO

5.1.- TÉCNICAS:

Ver anexos con la tabla de penalizaciones técnicas para cada categoría.

5.2 – DEPORTIVAS

Se establece la siguiente tabla de penalizaciones para desviaciones del presente Reglamento Deportivo. Todas ellas serán acumulables.

Faltas leves	
Rodar entrenos libres con coche diferente a la categoría, 1ª vez	Amonestación
Rodar entrenos oficiales con coche diferente a la carrera, 1ª vez	Amonestación
Usar útiles de verificación fuera de la mesa de verificaciones, 1ª vez	Amonestación
Proferir insultos a otros pilotos o miembros de la organización, gritar, menospreciar a los comisarios de pistas, 1ª vez	Amonestación
Manipular el coche en Parque Cerrado, 1ª vez	Amonestación
Entregar el coche con retraso a verificación	1 v. x min. De retraso
No acudir al puesto de Comisario de Pista, 1ª vez	Amonestación
Tocar el coche en el cambio de carril, 1ª vez	Amonestación
Negligencia fortuita en funciones de Comisario de Pista, 1ª vez	Amonestación
Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 1ª vez	Amonestación

Faltas graves	
Rodar entrenos libres con coche diferente a la categoría, 2ª vez	5 vueltas
Rodar entrenos oficiales con coche diferente a la carrera, 2ª vez	5 vueltas
No estar presente (sin justificación) en la verificación del coche una vez requerido el piloto	5 vueltas
Proferir insultos a otros pilotos o miembros de la organización, gritar, menospreciar a los comisarios de pistas, 2ª vez	5 vueltas
Usar útiles de verificación fuera de la mesa de verificaciones, 2ª vez	5 vueltas
Manipular el coche en Parque Cerrado, 2ª vez	5 vueltas
No acudir al puesto de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas
Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario de, 2ª vez	5 vueltas
Tocar el coche en el cambio de carril, 2ª vez	5 vueltas
Limpiar o aditivar las ruedas con líquidos no facilitados por la Organización	5 vueltas
Aplicar aditivo directamente a la pista	5 vueltas
Sustituir componente dañado por otro de diferentes características	5 vueltas
No efectuar reparación obligatoria en las vueltas marcadas	5 vueltas
No acudir al puesto de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas
Abandonar el puesto de Comisario de Pista sin sustituto	5 vueltas
Negligencia fortuita en las funciones de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas
Negligencia intencionada en las funciones de Comisario de Pista, 1ª vez	5 vueltas
Beber, fumar o hablar por teléfono en funciones de Comisario de Pista, 2ª vez	5 vueltas
Manipular Stop & Go 1ª vez	5 vueltas

Faltas muy graves	
Proferir insultos a otros pilotos o miembros de la organización, gritar, menospreciar a los comisarios de pistas, 3ª vez	Expulsión
Sustituir un piloto en parte o en la totalidad de la carrera	No puntúa
Manipular Stop & Go 2ª vez	No puntúa
Beber, fumar o hablar por teléfono en funciones de Comisario de Pista, 3ª vez	No puntúa
Alterar el voltaje del carril, propio o ajeno.	Expulsión
Estrellar el coche ex profeso contra otro participante	Expulsión
Negligencia intencionada en las funciones de Comisario de Pista, 2ª vez	No puntúa
Agredir a un piloto, Comisario o miembro de la Organización	Expulsión

5.3 - COMUNICACIÓN DE LAS PENALIZACIONES

Al finalizar la Pole Position y antes del inicio de la carrera, se procederá a comunicar públicamente las penalizaciones y los pilotos afectados.

Esta comunicación no admitirá debate ni discusión al respecto, ya que en el artículo 4.10 especifica claramente el procedimiento establecido para presentar una reclamación.

5.4 – BRIEFING

Entre el final de la Pole Position y el inicio de la carrera, se procederá a efectuar un Briefing de Pilotos, donde el Director de Carrera repasara aspectos del evento (técnicos, deportivos)

6 - PUNTUACIÓN Y PREMIOS

6.1 - PUNTUACIÓN DE LA CARRERA

La posición obtenida en cada carrera otorgará puntos para el Campeonato Social de acuerdo a la siguiente tabla

- 1º Clasificado: 30 puntos
- 2º Clasificado: 27 puntos
- 3º Clasificado: 24 puntos
- 4º Clasificado: 21 puntos
- 5º Clasificado: 18 puntos
- 6º Clasificado: 15 puntos
- 7º Clasificado: 12 puntos
- 8º Clasificado: 10 puntos
- 9º Clasificado: 8 puntos
- 10º Clasificado: 6 puntos
- 11º Clasificado: 4 puntos
- 12º Clasificado: 2 puntos
- 13º Clasificado al último: 1 punto

La obtención de la *Pole Position* o el logro de vueltas rápidas en carrera no otorgarán puntos adicionales, así como tampoco conseguir el máximo número de vueltas por manga o carril.

Se premiará la participación con la suma de 5 puntos extra al total de los conseguidos a todos los pilotos que participen en todas las pruebas.

Para que una carrera sea puntuable para el Campeonato, debe contar como mínimo con 6 pilotos participantes.

Aquellos pilotos que por las razones descritas disputen la carrera sin puntuar constarán en la clasificación con arreglo al número de vueltas obtenidas, pero sin bloquear posición, la cual recaerá en el siguiente piloto con derecho a puntuación.

6.2.- RETENCIÓN DE RESULTADOS: cada piloto podrá retener los mejores resultados y descartar 1 (una) carrera. Una no-participación cuenta como resultado susceptible de ser descartado.

6.3- CLASIFICACIÓN POR CATEGORÍAS

Se establecerá una Clasificación independiente para cada una de las categorías.

6.5 - PREMIOS

Los tres primeros clasificados de cada categoría recibirán un premio en forma de material para la práctica del slot y/o trofeo acreditativo.

Se pueden otorgar premios específicos en función de la competición y a criterio de la Organización.

7 – VARIOS

7.1 - DERECHOS DEL ORGANIZADOR

Como organizador, ICAR INDOOR tendrá potestad en todo momento para:

- Modificar o ampliar el presente reglamento, publicándolo por los medios habituales a la mayor brevedad posible.
- Adelantar, aplazar o cancelar las carreras anunciadas sin necesidad de justificación, previo oportuno aviso en los medios habituales.
- Ejercer el derecho de admisión de pilotos o espectadores lesivos para el buen funcionamiento de la competición, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación.
- Reservarse derechos sobre la publicidad de la carrera, así como material gráfico, escrito y audiovisual que de ella se extraiga, con plena potestad sobre sus copias.

Todos los aspectos no contemplados en el presente reglamento quedan bajo el criterio del Director de Carrera

7.2 - REGLAMENTOS

La reglamentación técnica y deportiva oficial de ICAR INDOOR y específica para cada categoría estará indicada en el anuncio de la carrera.

7.3 - CONTACTO

Cualquier sugerencia, comentarios o consultas, podéis dirigirlas a ICAR INDOOR a través de nuestro correo electrónico Info@icar-indoor.com