



Versión 3.1 - enero 2020

El presente reglamento tiene por objeto regular el desarrollo de las competiciones de velocidad y resistencia en pista a escala 1/24, dentro del marco del Campeonato Social de **TiM COMARCA** que se celebra coincidiendo con cada año natural.

1.- PISTA

Las diferentes competiciones se celebrarán indistintamente en las dos pistas gestionadas por **TiM COMARCA**, ambas ubicadas en la sede del club, sita en Igualada, Barcelona, C./ Gran Bretanya 19A del P.I. Les Comes.

- Pista 1: madera **Concept 6** carriles de 67 metros de cuerda, fuentes DS Power-5
- Pista 2: plástico **Carrera 6** carriles de 34 metros de cuerda, fuentes DS Power-5

2.- CATEGORÍAS Y CALENDARIO

Para cada año las diferentes competiciones que se celebren se publicarán oportunamente en el Anexo I a este reglamento.

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:

- Facebook Tim Comarca: [facebook.com/tim.comarca](https://www.facebook.com/tim.comarca)
- Foro SlotAdictos, subforo competición 1/24: <http://slotadictos.mforos.com/1262321-competicion-1-24/>

En ellos se indicará la categoría a disputar, el tipo de carrera (sprint, semi-resistencia o resistencia), los horarios y las regulaciones específicas que vayan a usarse en ella.

3.2.- PRE-INSCRIPCIONES: en general no son requeridas preinscripciones, si bien se recomienda a los pilotos efectuarlas para poder dimensionar correctamente el evento, especialmente en resistencias. Pueden hacerlas al correo del club o en el post de SlotAdictos, indicando nombre del equipo, piloto/s y vehículo.

3.3.- INSCRIPCIONES: en el día de la carrera cada piloto deberá formalizar su inscripción, abonando para ello los derechos de la misma. Estos quedan establecidos en el Anexo I.

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
- **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, etc.)
- **Comisario de Pista:** personas responsables de auxiliar a los pilotos colocando de nuevo los coches en el carril en caso de salida de los mismos

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

El piloto tendrá en todo momento un comportamiento acorde con el espíritu deportivo de la competición.

3.5.- HORARIOS: los horarios para las carreras serán oportunamente indicados en el post o en el reglamento específico de las mismas. En función de las circunstancias y a criterio del Director de Carrera podrán ser modificados con objeto de acortar tiempos.



3.6.- VOLTAJE: las carreras se disputarán a los voltajes determinados por el Director de Carrera

3.7.- MANDOS: está permitido cualquier mando analógico o digital, siempre que no aporte suministro de corriente eléctrica adicional. El tipo de conexión a la pista será de tres bananas metálicas.

3.8.- ENTRENOS LIBRES: durante el período especificado los pilotos dispondrán de entera libertad para rodar por cualquier carril, a cualquier voltaje 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.- MATERIAL OFICIAL DE USO OBLIGATORIO, ENTREGA Y MONTAJE: en las carreras de resistencia, antes de las verificaciones la organización entregará a los equipos el material de uso obligatorio para la carrera, consistente en un motor y uno o más juegos de ruedas posteriores. Este material no puede ser modificado, a excepción de la inserción de tapacubos obligatorios en las ruedas posteriores.

Los equipos podrán solicitar al Director de Carrera la sustitución del material entregado si este presenta síntomas evidentes de estar en mal estado.

Los equipos dispondrán de un tiempo específico para montar dichos elementos en su coche y presentarlo a verificación. Caso de entregarse más de un juego de ruedas, este o estos deberán reservarse para su posterior montaje en el transcurso de la carrera, quedando almacenado en el lugar indicado por el Director de Carrera.

3.10.- VERIFICACIONES INICIALES: todos los coches inscritos deben superar unas verificaciones técnicas para asegurar que están dentro de lo estipulado en el reglamento técnico de su correspondiente categoría.

Salvo que se estipule lo contrario, estas verificaciones serán de tipo cerrado. Es decir, cuando el coche entra a verificar ya no puede ser manipulado por el piloto, en cuya persona recae totalmente la responsabilidad de que esté conforme al reglamento técnico.

Para ello, hasta la hora de cierre de entrenos oficiales, los pilotos tendrán a su disposición los útiles con los que se llevarán a cabo las verificaciones (plancha, báscula y calibres / pié de rey) para comprobar la conformidad de sus vehículos, así como el texto del reglamento y sus anexos. Estos útiles podrán usarse libremente, pero siempre en la mesa de verificación. 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, antes o durante la hora establecida para ello. El piloto deberá estar presente durante las verificaciones. El verificador comprobará los aspectos dimensionales y de pesos de los dos elementos por separado y solicitará al piloto que ensamble el coche para verificar los aspectos globales ⁽¹⁾.

En caso de hallarse irregularidades se aplicarán las correspondientes penalizaciones según las tablas del Anexo II, dependiendo de la categoría disputada, en forma de vueltas a restar del total realizado por el piloto en carrera. Todas las penalizaciones son acumulables. En caso de desviaciones muy graves se ofrecerá al piloto la opción de participar en la carrera, pero sin puntuar para el campeonato ni bloquear puntos para el resto de pilotos.

3.11.- VERIFICACIONES INTERMEDIA Y FINAL: en carreras al sprint, a criterio del Director de Carrera, cualquier vehículo puede ser verificado de nuevo en el transcurso o al final de la carrera. En ese caso no serán punibles la pérdida de piezas en carrera ni la alteración de dimensiones por desgaste producido en carrera.

El Director de Carrera se reservará siempre la potestad de llevar a cabo una verificación de la velocidad de giro del motor a los tres primeros clasificados al finalizar la misma, así como al de un cuarto piloto escogido al azar. La velocidad medida no podrá exceder más de un 15% la nominal del motor.

En carreras de resistencia se establecen dos verificaciones adicionales una vez iniciada la misma: la intermedia (la cantidad y momento de las cuales, así como los participantes objeto de las mismas se determinará en el reglamento particular de cada prueba) y la final (en que todos los vehículos serán nuevamente verificados), debiendo cumplir en todas ellas con anchos de ejes y altura libre a pista.

En estos casos no será punible la pérdida de piezas en carrera, pero el peso total del coche no será más de 5g inferior al mínimo. En caso de hallarse en esta circunstancia en la verificación intermedia, el equipo estará

¹ De no estar el piloto presente, será el verificador quien proceda al ensamblaje, quedando este eximido de toda responsabilidad en caso de un percance en carrera atribuible a un montaje incorrecto



obligado a colocar 5g de lastre en las siguientes 5 vueltas. Si se trata de la verificación final será penalizado.

3.12.- 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 el coche de carrera, en tandas de 4 minutos, con objeto de configurar el coche para adaptarlo a la pista y su estado.

Durante los entrenos oficiales estarán permitidas las manipulaciones descritas en los apartados 4.4, 4.5 y 4.6; estando siempre comprendidas en tiempo de carrera. Si al término de los entrenos oficiales un coche no está completamente montado, entrará en Parque Cerrado en esas condiciones, y no podrá ser acabado de montar hasta que dé comienzo la carrera.

3.13.- PARQUE CERRADO: al entrar a verificar el coche quedará en régimen de Parque Cerrado, y el piloto ya no podrá intervenir en él salvo instrucción explícita del Director de Carrera. Bajo este régimen nadie, salvo los Comisarios, podrá manipular el vehículo.

3.12.- POLE POSITION: todos los pilotos/equipos inscritos, una vez verificado su coche, realizarán una tanda clasificatoria de 1 minuto y 10 segundos de duración, por la pista que el Director de Carrera determine y en orden inverso al de entrega a verificación, y 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 y/o aditivar 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, alternando de forma rotativa una vez en cada uno de los 6 puestos de Comisario.

3.13.- PARRILLA DE SALIDA: la parrilla de salida se configurará con arreglo a los tiempos obtenidos en la clasificatoria. De este modo, el piloto/equipo mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de entre todos los disponibles. El segundo mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de los restantes disponibles y así sucesivamente hasta completar las distintas mangas. El último clasificado de cada manga no podrá escoger carril de salida.

Si un piloto/equipo no puede disputar la *pole position*, por la razón que sea, constará a todos los efectos como el último clasificado. 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/equipo realizará su carrera dentro de la manga que le haya correspondido según el orden de *pole position*. El intercambio de pilotos de distintas mangas solo será posible de mutuo acuerdo entre los pilotos interesados y previo consentimiento del Director de Carrera.

En las carreras al sprint un piloto, no podrá ser sustituido, ni en parte ni en la totalidad de la carrera. El incumplimiento de esta norma comportará la no puntuación, tanto del piloto sustituido como del que lo sustituya si procede.

En las carreras de resistencia el lapso de tiempo se indicará en el reglamento particular de la prueba. Cada piloto de cada equipo deberá disputar al menos 1 manga completa del total de la carrera. Los pilotos de un equipo no podrán ser sustituidos por otros ajenos a los de ese equipo. El incumplimiento de estas normas comportará la no puntuación del equipo.

En carreras con doble cita (por ejemplo: viernes y sábado) un piloto puede participar dos veces si formaliza los derechos de inscripción de ambas, pero solo le será tenido en cuenta el resultado de la primera.

4.2.- TIEMPO POR CARRIL: las carreras al sprint se disputarán a entre 6 y 8 minutos por cada carril, debiendo correr cada piloto por todos y cada uno de ellos. En las carreras de resistencia el lapso de tiempo se indicará en el reglamento particular de la prueba. 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, por lo que solo podrán ser manipulados por los Comisarios Deportivos, quienes procederán a cambiarlos al carril siguiente según el orden estipulado en el artículo 4.3.

4.3.- CAMBIOS DE CARRIL: se efectuarán en el mismo lugar dónde se han detenido los coches una vez agotado el tiempo impartido. En el último cambio de carril se anotará la sección del circuito donde ha terminado.

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

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

En caso de mangas con 7 (o más) participantes, el que corre por el carril 2 descansará uno o más turnos, tras el cual 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, un miembro del equipo 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)
- Lubricar partes móviles (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Aplicar aditivo a las ruedas (no está permitido aplicarlo directamente a la pista, salvo autorización expresa del Director de Carrera)

Para cualquier manipulación del coche, este debe ser recogido en la zona del circuito identificada como *pit lane*, excepto que este no pueda alcanzarla por sus propios medios. Una vez acabada la reparación, el coche deberá ser reintegrado a la pista obligatoriamente en el *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 prevenir situaciones potencialmente perjudiciales para el resto de pilotos:

- 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 vehículo con la pista

En estos casos el Director de Carrera indicará al piloto la necesidad de la reparación, estando el piloto obligado a realizarla antes de 10 vueltas.

4.6.- REPARACIONES VOLUNTARIAS DEL VEHÍCULO: será posible la parada del vehículo para ajustes del mismo a voluntad del equipo, siendo libre la intervención sobre los siguientes elementos:

- Cambio de relación de transmisión
- Cambio de trencillas
- Cambio de cables
- Cambio de ruedas anteriores

En los siguientes casos, la sustitución deberá ser autorizada expresamente por el Director de Carrera, y llevada a cabo con componentes entregados por la Organización:

- Cambio de motor, cuando este muestre evidentes síntomas de desfallecimiento
- Cambio de ruedas posteriores, cuando estas muestren evidentes síntomas de estar torcidas. Deberá sustituirse ambas ruedas posteriores

Cualquier cambio en el vehículo deberá cumplir con la reglamentación técnica, y no exime al equipo de sus responsabilidades, siendo aplicadas las penalizaciones correspondientes en caso de detectarse anomalías en las verificaciones intermedias.



4.7.- COMISARIOS: en las carreras al sprint 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. La posición de Comisario se alternará de forma rotativa, una vez en cada uno de los 6 puestos de Comisario, siguiendo el mismo orden del punto 4.3.

En las carreras de resistencia todos los equipos inscritos tienen la obligación de actuar como Comisarios de Pista en la misma manga que disputan. La posición de Comisario de cada equipo se corresponderá en todo momento con la del número de pista por la que ese equipo esté corriendo.

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 circular de color amarillo fluorescente con el número del carril. 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 causante del accidente

Mientras se ejerce de Comisario no se permite beber, comer o usar el móvil. Fumar está prohibido en el local.

4.8.- CLASIFICACIÓN: la clasificación final de la carrera se establecerá por 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 incurridas (técnicas y/o deportivas). El ganador final será el piloto/equipo que acredite mayor número de vueltas.

4.9.- EMPATE: en caso de empate se consultarán las vueltas rápidas, y se decidirá la posición a favor del piloto/equipo que haya realizado el mejor tiempo absoluto (segundos, décimas, centésimas y milésimas).

4.10.- RECLAMACIONES: si un piloto/equipo desea formalizar una petición a la organización para la verificación de un coche participante, ésta deberá presentarse con una caución de 30€, en los 20 minutos siguientes al fin de la carrera. En caso de prosperar la reclamación a favor del reclamante el importe de la caución le será devuelto.

4.20.- MANGAS NOCTURNAS: en el caso de disputarse la carrera bajo condiciones nocturnas será obligado el montaje de kit de luces en los coches. En el momento de entrar en parque cerrado las luces deben funcionar. En caso contrario se deberán reparar durante el tiempo de *pole* o de carrera. El coche no será autorizado a tomar la salida hasta que el problema sea subsanado.

En carrera, se entenderá que el sistema de luces no funciona correctamente si el coche es incapaz de mantener una luz continua sin parpadeo durante 5 vueltas consecutivas, en al menos 1 luz delantera y 1 piloto trasero, siendo obligatoria su reparación en caso de avería.

5.- PENALIZACIONES POR INFRACCIONES AL REGLAMENTO

5.1.- PENALIZACIONES: se establecen unas penalizaciones con objeto de garantizar la competición en igualdad de condiciones entre todos los pilotos. En función de su naturaleza se dividirán en técnicas y deportivas.

5.2.- DEPORTIVAS: en el Anexo II al presente reglamento se establecen las penalizaciones para desviaciones del Reglamento Deportivo, independientemente de la categoría.

5.3.- TÉCNICAS: en el Anexo III y sucesivos se establecen las penalizaciones para desviaciones del Reglamento Técnico de las diferentes categorías que conforman el calendario de la temporada.

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:



Posición	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sucesivos
Puntos	25	18	15	10	8	6	5	3	2	1	1

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

Para que una carrera sea puntuable para el Campeonato Social, debe contar como mínimo con 8 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 retendrá los 3 mejores resultados de cada categoría.

6.3.- CLASIFICACIÓN POR CATEGORÍAS: se establecerá una clasificación particular para cada categoría disputada, la cual se elaborará por suma de los puntos obtenidos en las distintas carreras disputadas de la misma.

La clasificación por categorías será simplemente informativa.

6.4.- CLASIFICACIÓN DEL CAMPEONATO: la clasificación general del Campeonato Social se elaborará por suma de los puntos retenidos en las distintas carreras disputadas. Todas las categorías computan para la Clasificación General, salvo las disputadas en pista Carrera, que dispondrán de su propia clasificación.

Se declarará Campeón al piloto que más puntos haya acumulado a lo largo de la temporada. Todos los pilotos participantes podrán optar al título y los trofeos, independientemente de su condición de socios o no de Tim Comarca.

6.5. PREMIOS: los seis primeros clasificados del Campeonato Social recibirán un trofeo acreditativo. Adicionalmente, el nombre del Campeón de cada temporada será inscrito en la *Fusta dels Campions* de TIM COMARCA.

No se otorgarán premios específicos a los vencedores de las distintas categorías.

7.- VARIOS

7.1.- DERECHOS DEL ORGANIZADOR: en calidad de organizador, TIM COMARCA tendrá potestad en todo momento para:

- Modificar o ampliar el presente reglamento, mediante anexos publicados al menos una semana antes de cada competición
- 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, en primera instancia, bajo el criterio del Director de Carrera; y podrán ser refrendados en segunda instancia por el Comité Deportivo de TIM COMARCA.

7.2.- REGLAMENTOS: la reglamentación técnica oficial del Campeonato Social de TIM COMARCA será la correspondiente a las categorías disputadas cada temporada según el Anexo I, y definida en los Anexos II.

7.3.- CONTACTO: sugerencias y observaciones son siempre bienvenidas. Contactar, por favor, con TIM COMARCA a la dirección de correo electrónico timcomarca@gmail.com