

Regulamento do Campeonato Brasileiro 1/5 Big Scale 2017

COMISSÃO ORGANIZADORA E REGULAMENTADORA

A Comissão Organizadora do evento é composta pelos: Sr. Gustavo Galli, Sr. Rafael Felício e Sr. Nilso de Souza. Esta comissão é soberana para dirimir quaisquer dúvidas ou questionamentos sobre o Campeonato Brasileiro 1/5 Big Scale 2017.

Introdução

A organização deste campeonato de automodelos rádio-controlados, adota como princípio as normas da IFMAR (www.ifmar.org). Porém, algumas modificações foram feitas neste regulamento e prevalecerão sobre esta associação, com o intuito de adaptar estas regras à nossa realidade.

Quaisquer hipóteses não previstas neste regulamento serão decididas pela Comissão Organizadora do evento, o mais rápido possível.

A Comissão Organizadora é autônoma, independente e soberana em suas decisões.

Todos os Pilotos que se inscreverem neste Campeonato estão cientes disto, aceitam tal como verdade e abdicam de todo e qualquer recurso em qualquer instância, por mais privilegiado que seja.

Organização e Regulamentação das Corridas.

Pessoal Envolvido

1. Além da Comissão Organizadora, o Clube contará com 3 pessoas que farão a organização da corrida: 1(um) Diretor de Prova, 1(um) Cronometrista e 1(um) Fiscal de Vistoria.

2. O Piloto, antes de iniciar suas atividades na pista, deverá:

2.1. Fazer e pagar sua inscrição;

3. Inspeção Técnica

3.1. Será realizada ao final de cada corrida válida, de acordo com a ordem solicitada pelo diretor de prova. Também será realizada, caso ocorra o protesto por parte de algum Piloto participante.

4. Frequências de Rádio

4.1. Cada Piloto deverá inscrever de preferência duas, e no mínimo uma frequência;

4.2. Em caso de ocorrência de frequências iguais, o Diretor de prova deverá chamar os Pilotos e propor sua troca, dentro do espírito esportivo. Caso isso não ocorra, será feito sorteio, até a definição do Grid. Isto definido, o critério será o de melhor colocação no Grid;

4.3. Caso a direção de prova solicite, todos os rádios serão retidos no momento da inscrição.

Os Pilotos somente poderão usá-los, quando lhes for permitido o acesso ao palanque de pilotagem. Quando terminar a prova que o Piloto estiver participando, o mesmo deverá colocar seu rádio de volta no respectivo lugar, não podendo descer do palanque com ele. Caso isso ocorra, o Piloto será desclassificado da prova que tenha participado. O rádio somente poderá ser manuseado fora do palanque para reparo ou troca de pilhas/baterias, ou com autorização prévia do diretor de prova, em casos excepcionais;

4.4. Será excluído do Campeonato o Piloto que efetuar a troca de frequência, sem comunicar antecipadamente à direção de prova;

5. Posição no Palanque e Boxes

5.1. A posição no palanque será de livre escolha. Não havendo concordância entre os Pilotos, será feito sorteio até a definição do Grid. Isto definido, o critério será o de melhor colocação no Grid.

6. Sensores de Cronometragem (Transponder)

6.1. É obrigação do Piloto, instalar o sensor em um local seguro e que não possua entre ele e a pista nenhuma peça de alumínio/carbono, pois elas diminuem a eficiência do mesmo.

6.2. A prova só será parada por pane "geral" do sistema, em caso de ocorrerem panes em até 03 carros não será considerado problema do sistema e a corrida será dada como válida.

6.3. Sensor Próprio: O Piloto poderá instalar em qualquer lugar no seu carro.

6.4. O setor de cronometragem deve testar os transponders antes do início das atividades e no final das atividades do dia de prova.

7. Locais das Provas

7.1. A pista será a do Kart Sorocaba, em Sorocaba - SP.

8. Calendário / Informações Adicionais

A data do evento será de 04 a 06 de Agosto de 2017, sendo o cronograma definido da seguinte maneira.

Dia 04 – A pista estará livre para treinos. Não é responsabilidade da organização durante os treinos livres, o controle de rádios, frequência e quantidade de pilotos no palanque. A sala de vistoria estará fechada.

Dia 05 – A pista estará livre para treinos nos seguintes horários:

T1 de 8:00 às 9:45;

T2 de 10:00 às 11:00(cronometrado valendo a volta mais rápida).

Não é responsabilidade da organização durante os treinos livres, o controle de rádios, frequência e quantidade de pilotos no palanque. A sala de vistoria estará aberta durante todo o dia para que todos os pilotos façam suas inscrições, lacre de chassis, etc.

A formação dos grupos de tomadas de tempo será realizada de acordo com o resultado do T2(2º treino livre), onde os mais rápidos ficarão no último grupo.

Após o intervalo de almoço, teremos 3 tomadas de tempo (com pré aquecimento de duração de 3 minutos e com duração de 10 minutos a tomada válida), valendo a melhor delas para a formação dos grids de sub finais.

Tomada 1

14:00 Grupo 1

14:20 Grupo 2

Tomada 2

15:15 Grupo 1

15:35 Grupo 2

Tomada 3

16:30 Grupo 1

16:50 Grupo 2

Dia 06 – A pista estará livre para treinos até 9:00 horas. Antes do almoço teremos as semi finais, com até 10 pilotos em cada uma delas (com duração de 20 minutos). E às 14:30 teremos a prova final, com limite máximo de 10 pilotos, duração de 30 minutos.

9. Inscrições

9.1. As inscrições poderão ser feitas até o dia 15 de Junho com desconto ou após essa data sem desconto, até antes do início da semi final.

O valor da inscrição é de R\$200,00 (duzentos reais) por inscrição no local da prova para a comissão organizadora do evento. As inscrições antecipadas e pagas até a data de 15 de Junho, serão no valor de R\$150,00 (cento e cinquenta reais);

9.2. A inscrição é individual e intransferível;

9.3. O valor não será devolvido caso o Piloto tenha problemas e não consiga participar da corrida;

9.4. Nos dias reservados à realização do Campeonato, a Direção do Clube isentará os Pilotos participantes, que não são sócios do Clube, de pagarem a taxa de utilização da pista;

9.5. Somente os Pilotos inscritos podem realizar treinos durante este período.

10. Cronograma

DIA 04 – Pista livre durante todo o dia.

Dia 05 – A pista estará livre para treinos nos seguintes horários:

De 8:00 às 9:00 Livre

De 10:00 às 11:00 - Vale a melhor volta.

12:00 às 13:15 – Almoço, pista aberta

14:20 Tomada de tempo 1 – Heat 1
14:40 Tomada de tempo 1 – Heat 2
15:20 Tomada de tempo 2 – Heat 1
15:40 Tomada de tempo 2 – Heat 2
16:30 Tomada de tempo 3 – Heat 1
16:50 Tomada de tempo 3 – Heat 2

DIA 06 – PISTA ABERTA ATÉ AS 9:00

9:30 Semi Final B (2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20)

10:00 Semi Final A (1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19)

*Passam para a prova final os 4 primeiros de cada semi, e mais 2 pilotos por tempo/volta.

13:15 Medição de Tanque.

14:30 FINAL (10 pilotos)

11.Sistema de acesso à Final

Será utilizado o sistema de arvore para os grid de sub finais e final. Após as tomadas de tempo teremos o seguinte acesso:

Se tivermos ate 20 pilotos inscritos: 2 Semi Finais com 10 pilotos em cada. Na Semi B os pilotos que terminaram nas posições: 2,4,6,8,10 da tomada de tempo e na Semi A os pilotos que terminaram em 1,3,5,7,9 da tomada de tempo. Passam para a prova final os 4 primeiros de cada SEMI Final e mais 2 pilotos por melhor índice técnico. A prova FINAL terá 10 pilotos no grid.

Caso qualquer uma das semis seja realizada com pista molhada, passam para a prova final os 5 primeiros de cada semi final. O Diretor de Prova fará o anuncio desta modificação antes do início da primeira semi final.

O período de aquecimento(warm up) para a semi final e final será de três(3) minutos, observar o procedimento de largada.

Poderá haver pedido de tempo de dez(10) minutos por parte do piloto apenas nas semis e na final, o pedido de tempo só poderá ser feito uma vez em cada uma dessas corridas.

O piloto que pedir tempo largará da ultima posição no grid e sua **posição anterior ficará vazia.**

12.Regulamento Técnico

12.1. Serão permitidos apenas motores até de 23cc, dois (2) tempos, até quatro (4) janelas, sem nitro e sem turbo;

12.1.2. Deve existir um filtro de ar na entrada do carburador. A entrada de ar do carburador (venturi) poderá ter no máximo 13mm de diâmetro.

12.2. Câmbio somente de uma velocidade;

12.3. Está liberado o uso de todos os tipos de pipa (observar limite de ruídos), mas somente serão aceitas pipas com “muffler” (boró);

12.4. Todos os carros devem ter um (1) sistema de freio operacional capaz de parar o carro e um sistema de embreagem capaz de deixar o carro parado com motor ligado sem o acionamento do freio.

12.5. Carroceria tipo Turismo (Sedan,Coupe), nas versões duas (2) e quatro (4) portas;

12.5.1. Não serão permitidas carrocerias “protótipo”.

12.5.2. A carroceria deve ser feita de um material flexível e deve ser pintada corretamente. As janelas devem ser transparentes, semitransparentes ou pintadas com cores contrastantes com as do carro;

12.5.3. Todas as janelas poderão ser abertas, respeitando-se o tamanho do vidro, com exceção do pára-brisa dianteiro que só poderá ter uma abertura (mínima) para passagem da antena do receptor;

12.5.4. Dentro da carroceria não serão permitidas modificações ou ajustes aerodinâmicos de qualquer natureza;

12.5.5. Aerofólio:

12.5.5.1. Altura: não poderá ficar acima da linha do teto do carro e ter no máximo 60mm de altura em relação a tampa do porta malas do carro.

12.5.5.2. Largura: não poderá ultrapassar as laterais da bolha; não podendo ultrapassar a linha traseira da carroceria quando visto de cima.

12.5.5.3. Deve ser de somente um plano (não podendo ter 02 ou mais asas).

12.5.5.4. O pára-choque dianteiro tem que seguir o contorno do corpo do carro e deve ser construído para minimizar danos resultados de batidas e deve ser feito de borracha de espuma

ou um material plástico flexível;

12.6. Nenhuma parte do carro pode ficar para fora da bolha quando visto de cima;

12.6.1. Exceção feita aos pneus traseiros que, devido ao "toe", poderão ficar com parte traseira aparecendo;

12.7. A antena do receptor deve ser flexível. Não é permitido carbono, GRP, aço, etc;

12.8. O peso mínimo dos carros (sem combustível) deve ser de 10 kg; e o máximo de 12kg.

12.9. O uso de giroscópios eletrônicos não é permitido.

12.10. O tanque de combustível deve ter no máximo 700ml de capacidade cúbica.

12.11. Será permitido durante o campeonato a utilização de apenas um(1) motor e um(1) chassis por piloto, os mesmos serão lacrados quando a vistoria for efetuada e serão verificados a qualquer momento de acordo com a solicitação da direção de prova ou vistoriados. O rompimento de qualquer um dos lacres poderá ocasionar a eliminação imediata do piloto do campeonato.

Em caso de necessidade de limpeza do sistema de refrigeração do motor ou manutenção do recoil, que necessitará de rompimento do lacre, o mesmo deverá ser efetuado mediante autorização prévia do vistoriador da corrida, sendo o lacre substituído por outro após o término da manutenção, **não é permitido a troca da camisa ou peças internas do motor.**

Em caso de quebra (e apenas quebra) do motor, o motor poderá ser substituído por outro que será lacrado novamente e o piloto largará da última posição do grid da semi final ou final. Falta de potência ou compressão não são motivo para troca de motor. O motor quebrado ficará retido na vistoria.

12.12. Nota: A direção pode não realizar inspeções técnicas, porém caso opte em realizar as inspeções, poderão ser feitas a qualquer momento da competição.

13.Procedimento de abastecimento para a final

O piloto deve trazer o carro para a realização do abastecimento com o tanque completamente vazio.

A proveta de combustível, será abastecida pelo diretor/vistoriador com 700ml do combustível fornecido pelo piloto.

O enchimento da proveta será realizado em local e de forma que permita a todos os pilotos acompanharem o procedimento.

O abastecimento do automodelo, será realizado pelo piloto ou por seu mecânico, ou pelos dois, imediatamente após a liberação da proveta com o combustível e de forma a permitir que o diretor/vistoriador possa acompanhar o procedimento.

A ordem do abastecimento será a ordem **decrescente** do grid de largada.

Após abastecimento para final, os automodelos devem ficar à sombra, em local predeterminado pelo diretor/vistoriador e não poderão passar por qualquer procedimento que altere para mais a quantidade de combustível do automodelo. Havendo suspeita de alteração, cabe ao diretor/vistoriador analisar e decidir se o procedimento, de fato, comprometeu a legitimidade do abastecimento. Em caso positivo, a punição aplicável é a imediata eliminação do piloto do campeonato.

14.Procedimento de Largada

Para todas as finais e sub finais, o aquecimento(warm up) será iniciado 3(três) minutos antes da hora da largada.

A 22(Vinte e dois) segundos para a largada, os carros serão chamados para a linha de largada, Os pilotos, conduzem seus bólidos pelo traçado de corrida até as suas respectivas posições de largada e permanecem parados aguardando o alinhamentos dos demais pilotos.

O pedido de tempo só será permitido até a hora que o diretor de prova chamar para alinhar o grid para a largada.

O tempo concedido ao piloto que o solicitou, será de 10min, ficando a pista aberta para testes, apenas para o piloto que solicitou o tempo.

Não haverá mais possibilidade de pedido de tempo após a chamada do diretor para o alinhamento do grid de largada.

Após todos alinhados, o diretor de prova anunciará a volta de apresentação.

Os pilotos darão uma volta completa, conduzindo seus bólidos pelo traçado de corrida até as suas respectivas posições de largada e permanecem parados aguardando o alinhamentos dos demais pilotos.

Na volta de apresentação o ritmo é determinado pelo primeiro colocado.

Não serão admitidos toques, as punições aplicadas na volta de apresentação serão as mesmas punições de corrida.

Caso algum piloto se atrase na volta de apresentação e fique para trás, enquanto todos os demais estiverem alinhando, o piloto que ficou para trás largará da última posição vazia do grid de largada.

3 segundos após todos os carros estarem corretamente alinhados no grid, será iniciada a contagem regressiva de 10s para a largada, com o anúncio por parte do diretor, segundo a segunda até 4 segundos, a partir daí a largada poderá ser dada através de um aviso sonoro a qualquer momento.

O carro que, por algum inconveniente não conseguir sair dos boxes até 30s para a largada, terá que alinhar na última posição vazia do grid para a largada.

O diretor de prova e os diretores adjuntos, fiscalizarão pit para evitar qualquer ganho de vantagem.

Se o grid não estiver de acordo com o que foi dito pelo diretor, o piloto que causou o atraso por parar fora de posição será punido com uma passagem pelo box (drive-through penalty).

15. Penalizações.

Durante o evento as punições utilizadas serão: Advertência, Drive-Thru, Stop and go (10s), Desclassificação e eliminação. Todas as punições poderão ser dadas pelo diretor e pelo fiscal/vistoriador.

Fica a critério da direção de prova tanto a aplicação como punição que deve ser aplicada.

15.1- Advertência – Será aplicada para aplicada ao piloto que tiver uma má conduta mas que não ponha em risco a performance de outro piloto nem o andamento da corrida, a segunda advertência para o mesmo piloto será automaticamente um drive-thru.

15.2- Drive-Thru – Será aplicada para aplicada ao piloto que tiver uma má conduta tentando obter vantagens, atrapalhando o bom andamento da corrida, conduta que ponha em risco a integridade física dos mecânicos e gandulas e conduta indevida por parte do mecânico. O segundo Drive-Thru para o mesmo piloto será automaticamente um Stop and Go.

15.3 – Stop and GO – será de dez(10) segundos parados no box, Pode gerar stop and go qualquer conduta que prejudique do desempenho o bom andamento da corrida, o desempenho do oponente (colisões propositais), corte de pista, atitudes anti desportivas tanto na pista como no palanque, palavras de baixo calão durante todo o evento com a intenção de ofender o oponente, ofensas direcionadas aos gandulas, piloto que não der passagem, quando nas corridas, estiver levando volta do oponente.

Dar passagem quando estiver levando volta durante as corridas é OBRIGATÓRIO. Deve-se da passagem nas tomadas de tempo para os pilotos mais rápidos, é obrigatório dar passagem quando solicitado pelo diretor.

Para o cumprimento do stop and go, o diretor de prova deverá ser avisado e o mesmo, marcará o tempo dará a ordem para que o piloto deixe o box. Em todo o GP, o piloto poderá ser penalizado com Stop and Go apenas 4 vezes, o 5º (quinto) Stop and Go, ocasionará a eliminação imediata do piloto da competição.

15.4- Desclassificação – Será desclassificado da corrida em que estiver correndo, o piloto que não usar pneus lacrados nas corridas válidas, não estiver em conformidade com o regulamento técnico ou agir de forma anti-desportiva com o oponente, ficando à critério da direção de prova o julgamento.

15.5 – Desqualificação – Será desqualificado do evento, o piloto que acumular 5 (cinco) Stop and GO durante o evento, não utilização do chassis previamente lacrado nas corridas válidas, romper o lacre do chassis. Não utilização do motor previamente lacrado nas corridas válidas, romper o lacre da tampa do motor/recoil, mesmo que seja para limpeza, sem aviso prévio à vitória.

Será desqualificado o piloto que atentar contra a integridade física de qualquer piloto ou qualquer integrante da organização do Campeonato.

16. Considerações Finais

Este regulamento é aplicável para a edição 2017 do Campeonato Brasileiro 1/5 Big Scale, que será realizada em Sorocaba - SP, ficando ao critério da comissão organizadora a definição correta das cláusulas a serem aplicadas e desde já todos estão cientes que as decisões da Comissão Organizadora são supremas e definitivas.

FIM