



CAMPEONATO INTERCLUB GT SCALEAUTO



REGLAMENTO TÉCNICO GT PRO

INFORMACIÓN GENERAL

VOLTAJE: Se competirá a un voltaje fijo de 12-13 Voltios.

1. MODELOS ADMITIDOS

- Scaleauto Porsche 911 RSR (versión 997). Ver ficha Técnica A-1
- Scaleauto BMW M3 GTR . Ver ficha Técnica A-2
- Scaleauto Jaguar XKR RSR . Ver ficha Técnica A-3
- Scaleauto Mercedes SLS AMG GT3 . Ver ficha Técnica A-4
- Scaleauto Audi R8 LMS GT3 . Ver ficha Técnica A-5.2
- Scaleauto BMW Z4 GT3 . Ver ficha Técnica A-6
- Scaleauto SRT VIPER GTS-R . Ver ficha Técnica A-7
- Scaleauto PORSCHE 911 RSR (version 991) . Ver ficha Técnica A-8
- Scaleauto AUDI R8 LMS GT3 (version 2016) . Ver ficha Técnica A-9

2. CARROCERIA

MATERIAL: Original sin modificación alguna en sus componentes.

DIMENSIONES Y PIEZAS OBLIGATORIAS: Deberán conservar todas las piezas originales de la carrocería indicadas en cada una de las fichas técnicas por cada modelo sin modificación en su posición original.

DIMENSIONES Y PIEZAS OBLIGATORIAS: Deberán conservar todas las piezas originales de la carrocería indicadas en cada una de las fichas técnicas por cada modelo sin modificación en su posición original (excepto limpiaparabrisas). Los retrovisores pueden ser sustituidos por otros procedentes de otros modelos de plástico inyectado o goma a escala 1/24.

MODIFICACIONES PERMITIDAS: No está permitido el aligeramiento interior, ni la deformación de la carrocería ni sus componentes originales. Excepto las modificaciones obligatorias o opcionales indicadas en cada una de las fichas técnicas de cada modelo. Se permite reforzar las diferentes piezas exteriores de la carrocería mediante el uso únicamente de pegamento, siempre que esta sea transparente.

PASOS DE RUEDA-BATALLA: La rueda debe estar centrada en el paso de rueda de la carrocería y debe mantener las cotas indicadas en la ficha técnica de cada vehículo en todo momento. Variación máxima en la batalla original indicada en la ficha técnica de cada vehículo es de: +/- 1mm.

DECORACIÓN: El color base del vehículo puede ser cualquiera opaco. Es obligatorio el uso de un color base sobre el plástico inyectado original. Deben conservar todos las zonas acristaladas originales en transparente.

HABITÁCULO Y PILOTOS: El cockpit (habitáculo interior) debe ser el indicado en cada ficha técnica de los diferentes modelos.

Debe ser pintado lógicamente donde se identifique el busto completo (hasta la parte de la cintura), casco, brazos y volante, en una vista lateral el casco debe ser visible completamente.

LASTRE: Si es necesario, este puede ser fijado en cualquier parte plástica de la carrocería (A excepción de los vástagos e fijación al chasis) siempre a una altura superior del plano inferior de los soportes metálico de carrocería. Nunca en contacto con el soporte de fijación metálico del chasis.

ALERÓN POSTERIOR: Si se opta por la instalación de alerones de carbono no es necesario la instalación de los soporte de goma suministrados. Si se usa el soporte original se puede montar soporte de goma. En ambos caso se permite el refuerzo con espuma de neopreno.

3. CHASIS

TIPO y MATERIAL: SC-8003 GT3 sin modificación alguna en ninguna de sus componentes originales a excepción de lo indicado en este reglamento. La marca "SCALEAUTO" gravada en su superficie debe ser completamente visible. No se permite la ampliación del chasis con piezas adicionales. No Se permite reforzar las diferentes piezas mediante el uso de pegamento.

SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Familia de referencias SC-8114/ SC-8115/ SC-8136/ SC-8137 siempre que no modifiquen ni la pieza ni el chasis para su adaptación, se permite el subchasis flotante de motor ref.SC-8156 (en cualquier de sus variantes). También se permite la utilización del tope de motor ref SC-8116 sin modificación sino se usa el subchasis.

IMANES: Prohibidos excepto los inductores del propio motor.

LASTRE: Está permitido el lastre adicional, siempre por encima de la base central del chasis, no visible desde el inferior (Excepto por los agujeros de los tornillos), se permite el contrapeso por encima de cualquier pieza de basculación.

TORNILLERÍA: Libre.

SOPORTE DE GUIA: Original del chasis SC-8160 o SC-8166 ajustable, asimismo quedan homologados los accesorios de la misma familia de referencias. Se permite el uso de separadores de altura de libre elección. Sólo se permite el uso de 1 tuerca para la fijación de la guía. Se permite el uso de ambos subchasis frontales SC-8153a y SC-8154c.

SOPORTE DE EJES: Delantero: Original Scaleauto dentro la gama de ref. SC-8108a/b/c/d/e o SC-8147a/b/c/d sin modificación o el original suministrado en chasis SC-8003.

Posterior: Original Scaleauto dentro la gama de ref. SC-8108a/b/c/d/e o SC-8147a/b/c/d o SC-8121 regulable sin modificación. Asimismo esta homologado el original suministrado en chasis SC-8003.

Se permite el uso de separadores de altura de libre elección y material.

SOPORTE DE CARROCERIA: Original según modelo escogido, sin modificación alguna. Solo 1 unidad por lateral y fijados a la carrocería solo por tornillos.

SUB-CHASIS FLOTANTES O "H": Cualquiera de las siguientes referencias sin modificación: SC- 8157c / SC-8158c / SC-8159c. Se permite el uso de los separadores de la familia SC-8126, SC-8113, SC-8145 así como los muelles para el ajuste de la basculación de la H y el sistema de regulación ref SC-8146.

4. TRANSMISIÓN

TIPO: 4x2.

PIÑÓN: Libre comercializado por marca de slot

CORONA: Libre dentro del catálogo Scaleauto. No se permite ningún tipo de diferenciales ni sleepers o embragues.

5. EJES, COJINETES Y SEPARADORES / CENTRADORES (STOPPER)

EJES: Libres fabricados en acero macizo. No se permiten semiejes.

COJINETES: Rodamientos libres comercializados por marcas de slot.

SEPARADORES / CENTRADORES: Libres en cantidad, sin modificación y comercializados por marcas de slot.

6. RUEDAS

Las 4 ruedas deben apoyar en plantilla de verificación en posición estática.

Deben estar compuestas de llanta, neumático y tapacubo.

La rueda delantera puede ser la original (llanta SC-4042 con neumático SC-4716 fabricado en goma negra) o la rueda completa ref. SC-2702p o SC-2710p, sin la posibilidad de alterar el compuesto original para incrementar o disminuir su adherencia en pista. El Neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su banda de rodadura. Se pueden rebajar. El neumático no podrá incluir ningún tipo de clavos ni ser cónicos. La superficie de contacto a pista deberá ser un mínimo de 8mm. en todo momento y el diámetro mínimo es de 25.0mm.

La rueda trasera será la siguiente referencia: SC-2421p. sin modificación alguna. El neumático no podrá incluir ningún tipo de clavos ni ser cónicos. No está permitido el tratamiento con ningún tipo de aditivo en los neumáticos. Las ruedas completas montadas en el eje no deberán ser visibles en una vista vertical. Las ruedas deben estar fijadas al eje y girar conjuntamente y solidariamente con él.

ENTREGADAS POR LA ORGANIZACIÓN EN CADA PRUEBA.

Los tapacubos son obligatorios en las 4 ruedas durante toda la carrera. Libres comercializados por marcas de slot, sin modificación en el espesor, se permite recortar la profundidad de la fijación así como taladrar el buje central para el uso de diferentes longitudes de ejes.

7. GUIA, CABLES, TRENCILLAS Y LUCES

CABLES: Libres. Se permite el uso de clips para la guía. Los cables no pueden verse verticalmente con el coche en posición de reposo sobre la pista.

GUIA: Única, ref. SC-1601 , SC-1622 , SC-1624, SC-1626, SC-1639 No podrá sobresalir del parachoques o spoiler delantero en una vista superior.

TRENCILLAS: Libres comercializadas dentro de las marcas de slot.

8. MOTOR

FABRICANTE: Scaleauto ref. SC-0029

ENTREGADO POR LA ORGANIZACIÓN DE FORMA ALEATORIA EN CADA PRUEBA.

CARACTERISTICAS: Motor SPRINTER-Junior 2 Long Can Active Cooling System de 22.500 rpm, 430 gr x cm, 0,29 amp. y 12gr. MPM (6 UMS).

Será de estricta serie sin modificación alguna debiendo respetar sin modificación los componentes que originalmente se suministran en cada motor: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, clips, imanes, carbones, tornillos y cojinetes.

Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación.

En todos los casos, el motor deberá llevar pegatina o distintivo de identificación de la marca original.

No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor.

La organización considerará si su consumo en vacío y en carga está dentro de unos márgenes preestablecidos.

Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original. El poder magnético del motor se limita a un máximo de 3 gr UMH, medido por la Dirección de Carrera.

El motor estará fijado mediante el sistema original de fijación, y si no dispusiera de éste podrá ser fijado mediante cola y/o cinta adhesiva al chasis, sin excesos, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte de motor.

El motor podrá ser fijado al chasis mediante tornillo, realizando dos perforaciones en el alojamiento del motor del chasis si no los tuviera de origen, que coincidan siempre con los orificios de la cabeza del motor destinados a su anclaje.

9. PESOS Y MEDIDAS

ALTURA MÍNIMA DEL CHASIS A PISTA: 1.0mm durante toda la carrera. 1.2mm en el eje trasero al inicio de la competición (excepto corona), medido en una base plana, sin el apoyo de la guía.

ALTURA MÍNIMA DE LA CARROCERIA: En posición estática horizontal respecto a la base inferior del chasis: ver ficha técnica de cada vehículo.

PESO MÍNIMO DEL COCHE COMPLETO: 190 gr.

PESO MÁXIMO DEL COCHE COMPLETO: 205 gr.

PESO MÍNIMO DE LA CARROCERÍA COMPLETA: 55gr. Los soportes metálicos son parte de la carrocería así como los tornillos de su fijación al chasis y a los soportes interiores de plástico.

PESO MÁXIMO DE LA CARROCERÍA COMPLETA: 60gr.

ANCHURA MÁXIMA EJE DELANTERO: 80mm. si la anchura de carrocería del modelo elegido es superior a esta medida, sino la anchura de carrocería es la que rige la anchura del eje delantero (medido desde exterior de una llanta a la otra, se considera el tapacubos como una parte de la llanta).

ANCHURA MÍNIMA EJE DELANTERO: 76mm. (medido desde exterior de una llanta a la otra, se considera el tapacubos como una parte de la llanta).

ANCHURA MÁXIMA EJE TRASERO: 80mm. (medido desde exterior de una llanta a la otra, se considera el tapacubos como una parte de la llanta).

10. DISPOSICIONES GENERALES

Todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico, tendrán que ser validados por el director de carrera y verificador designado, quienes decidirán si son viables y deberán ser contemplados en la siguiente revisión del mismo y comunicados a los participantes antes de la siguiente carrera.

La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento técnico.

Las novedades de material y nuevos modelos de vehículos que vayan saliendo de los diferentes fabricantes, serán homologadas automáticamente siempre que cumplan las prescripciones establecidas 15 días después de su salida al mercado por parte del distribuidor. Si fueran susceptibles de confusión, estarán autorizadas a su uso realizando previamente su estudio y con un anexo al presente reglamento.

La participación en cualquier prueba se admite el conocimiento y aprobación del REGLAMENTO DEPORTIVO y de LAS NORMAS GENERALES DE USO POR PARTE DE LA ORGANIZACIÓN

REGLAMENTO TÉCNICO

GT 2

INFORMACIÓN GENERAL

VOLTAJE: Se competirá a un voltaje fijo de 12-13 Voltios.

1. MODELOS ADMITIDOS

Scaleauto Porsche 911 RSR (versión 997). Ver ficha Técnica A-1
Scaleauto BMW M3 GTR . Ver ficha Técnica A-2
Scaleauto Jaguar XKR RSR . Ver ficha Técnica A-3
Scaleauto Mercedes SLS AMG GT3 . Ver ficha Técnica A-4
Scaleauto Audi R8 LMS GT3 . Ver ficha Técnica A-5.2
Scaleauto BMW Z4 GT3 . Ver ficha Técnica A-6
Scaleauto SRT VIPER GTS-R . Ver ficha Técnica A-7
Scaleauto PORSCHE 911 RSR (version 991) . Ver ficha Técnica A-8
Scaleauto AUDI R8 LMS GT3 (version 2016) . Ver ficha Técnica A-9

2. CARROCERIA

MATERIAL: Original sin modificación alguna en sus componentes.

DIMENSIONES Y PIEZAS OBLIGATORIAS: Deberán conservar todas las piezas originales de la carrocería indicadas en cada una de las fichas técnicas por cada modelo sin modificación en su posición original.

DIMENSIONES Y PIEZAS OBLIGATORIAS: Deberán conservar todas las piezas originales de la carrocería indicadas en cada una de las fichas técnicas por cada modelo sin modificación en su posición original (excepto limpiaparabrisas). Los retrovisores pueden ser sustituidos por otros procedentes de otros modelos de plástico inyectado o goma a escala 1/24.

MODIFICACIONES PERMITIDAS: No está permitido el aligeramiento interior, ni la deformación de la carrocería ni sus componentes originales. Excepto las modificaciones obligatorias o opcionales indicadas en cada una de las fichas técnicas de cada modelo. Se permite reforzar las diferentes piezas exteriores de la carrocería mediante el uso únicamente de pegamento, siempre que esta sea transparente.

PASOS DE RUEDA-BATALLA: La rueda debe estar centrada en el paso de rueda de la carrocería y debe mantener las cotas indicadas en la ficha técnica de cada vehículo en todo momento. Variación máxima en la batalla original indicada en la ficha técnica de cada vehículo es de: +/- 1mm.

DECORACIÓN: El color base del vehículo puede ser cualquiera opaco. Es obligatorio el uso de un color base sobre el plástico inyectado original. Deben conservar todos las zonas acristaladas originales en transparente.

HABITÁCULO Y PILOTOS: El cockpit (habitáculo interior) debe ser el indicado en cada ficha técnica de los diferentes modelos.

Debe ser pintado lógicamente donde se identifique el busto completo (hasta la parte de la cintura), casco, brazos y volante, en una vista lateral el casco debe ser visible completamente.

LASTRE: Si es necesario, este puede ser fijado en cualquier parte plástica de la carrocería (A excepción de los vástagos e fijación al chasis) siempre a una altura superior del plano inferior de los soportes metálico de carrocería. Nunca en contacto con el soporte de fijación metálico del chasis.

ALERÓN POSTERIOR: Si se opta por la instalación de alerones de carbono no es necesario la instalación de los soporte de goma suministrados. Si se usa el soporte original se puede montar soporte de goma. En ambos caso se permite el refuerzo con espuma de neopreno.

3. CHASIS

TIPO y MATERIAL: SC-8000 (Version R2-2012, R4-2014 o R5-2016 homologadas) sin modificación alguna en ninguna de sus componentes originales a excepción de lo indicado en este reglamento. La marca "SCALEAUTO" gravada en su superficie debe ser completamente visible. No se permite la ampliación del chasis con piezas adicionales. No se permite reforzar las diferentes piezas mediante el uso de pegamento.

SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: De estricta serie, sin modificación alguna (así como sus accesorios de fijación) . El motor debe estar fijado mediante el sistema original de fijación. No se podrá añadir cola o cinta adhesiva.

IMANES: Prohibidos excepto los inductores del propio motor.

LASTRE: No está permitido el lastre.

TORNILLERÍA: Libre.

SOPORTE DE GUIA: La original del chasis sin modificación alguna.

SOPORTE DE EJES: Delantero: La original del chasis sin modificación alguna.

Posterior: La original del chasis sin modificación alguna o SC-8121 regulable sin modificación. Se permite el uso de separadores de altura de libre elección y material.

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación por el fabricante Scaleauto, si se utilizan tornillos estos se podrán sustituir por otros de cualquier marca comercial del sector.

SUB-CHASIS FLOTANTES O "H": La original del chasis sin modificación alguna, se permite únicamente el uso de casquillos de altura 2mm.

4. TRANSMISIÓN

TIPO: 4x2.

PIÑÓN: 13 dientes, libre comercializado por marca de slot.

CORONA: 44 dientes, dentro del catálogo Scaleauto. No se permite ningún tipo de diferenciales ni sleepers o embragues.

5. EJES, COJINETES Y SEPARADORES / CENTRADORES (STOPPER)

EJES: Libres fabricados en acero macizo. No se permiten semiejes.

COJINETES: Rodamientos libres comercializados por marcas de slot.

SEPARADORES / CENTRADORES: Libres en cantidad, sin modificación y comercializados por marcas de slot.

6. RUEDAS

Las 4 ruedas deben apoyar en plantilla de verificación en posición estática.

Deben estar compuestas de llanta, neumático y tapacubo.

La rueda delantera puede ser la original (llanta SC-4042 con neumático SC-4716 fabricado en goma negra) o la rueda completa ref. SC-2702p o SC-2710p, sin la posibilidad de alterar el compuesto original para incrementar o disminuir su adherencia en pista. El Neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su banda de rodadura. Se pueden rebajar. El neumático no podrá incluir ningún tipo de clavos ni ser cónicos. La superficie de contacto a pista deberá ser un mínimo de 8mm. en todo momento y el diámetro mínimo es de 25.0mm.

La rueda trasera será la siguiente referencia: SC-2421p. sin modificación alguna. El neumático no podrá incluir ningún tipo de clavos ni ser cónicos. No está permitido el tratamiento con ningún tipo de aditivo en los neumáticos. Las ruedas completas montadas en el eje no deberán ser visibles en una vista vertical. Las ruedas deben estar fijadas al eje y girar conjuntamente y solidariamente con él.

ENTREGADAS POR LA ORGANIZACIÓN EN CADA PRUEBA.

Los tapacubos son obligatorios en las 4 ruedas durante toda la carrera. Libres comercializados por marcas de slot, sin modificación en el espesor, se permite recortar la profundidad de la fijación así como taladrar el buje central para el uso de diferentes longitudes de ejes.

7. GUIA, CABLES, TRENCILLAS Y LUCES

CABLES: Libres. Se permite el uso de clips para la guía. Los cables no pueden verse verticalmente con el coche en posición de reposo sobre la pista.

GUIA: Única, ref. SC-1601 , SC-1622 , SC-1624, SC-1626, SC-1639 No podrá sobresalir del parachoques o spoiler delantero en una vista superior.

TRENCILLAS: Libres comercializadas dentro de las marcas de slot.

8. MOTOR

FABRICANTE: Scaleauto ref. SC-0026

ENTREGADO POR LA ORGANIZACIÓN DE FORMA ALEATORIA EN CADA PRUEBA.

CARACTERISTICAS: Motor SC-26: 22.000rpm 310 gr/cm MPM: 4 gr. 0,20 Amp. Endurance-1

Será de estricta serie sin modificación alguna debiendo respetar sin modificación los componentes que originalmente se suministran en cada motor: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, clips, imanes, carbones, tornillos y cojinetes.

Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación.

En todos los casos, el motor deberá llevar pegatina o distintivo de identificación de la marca original. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor.

La organización considerará si su consumo en vacío y en carga está dentro de unos márgenes preestablecidos. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original. El poder magnético del motor se limita a un máximo de 3 gr UMH, medido por la Dirección de Carrera.

El motor estará fijado mediante el sistema original de fijación, y si no dispusiera de éste podrá ser fijado mediante cola y/o cinta adhesiva al chasis, sin excesos, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte de motor.

El motor podrá ser fijado al chasis mediante tornillo, realizando dos perforaciones en el alojamiento del motor del chasis si no los tuviera de origen, que coincidan siempre con los orificios de la cabeza del motor destinados a su anclaje.

9. PESOS Y MEDIDAS

ALTURA MÍNIMA DEL CHASIS A PISTA: 1.0mm durante toda la carrera. 1.2mm en el eje trasero al inicio de la competición (excepto corona), medido en una base plana, sin el apoyo de la guía.

ALTURA MÍNIMA DE LA CARROCERIA: En posición estática horizontal respecto a la base inferior del chasis: ver ficha técnica de cada vehículo.

PESO MÍNIMO DEL COCHE COMPLETO: 200 gr.

PESO MÁXIMO DEL COCHE COMPLETO: 210 gr.

PESO MÍNIMO DE LA CARROCERÍA COMPLETA: 55gr. Los soportes metálicos son parte de la carrocería así como los tornillos de su fijación al chasis y a los soportes interiores de plástico.

PESO MÁXIMO DE LA CARROCERÍA COMPLETA: 60gr.

ANCHURA MÁXIMA EJE DELANTERO: 80mm. Si la anchura de carrocería del modelo elegido es superior a esta medida, sino la anchura de carrocería es la que rige la anchura del eje delantero (medido desde exterior de una llanta a la otra, se considera el tapacubos como una parte de la llanta).

ANCHURA MÍNIMA EJE DELANTERO: 76mm. (medido desde exterior de una llanta a la otra, se considera el tapacubos como una parte de la llanta).

ANCHURA MÁXIMA EJE TRASERO: 80mm. (medido desde exterior de una llanta a la otra, se considera el tapacubos como una parte de la llanta).

10. DISPOSICIONES GENERALES

Todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico, tendrán que ser validados por el director de carrera y verificador designado, quienes decidirán si son viables y deberán ser contemplados en la siguiente revisión del mismo y comunicados a los participantes antes de la siguiente carrera.

La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento técnico.

Las novedades de material y nuevos modelos de vehículos que vayan saliendo de los diferentes fabricantes, serán homologadas automáticamente siempre que cumplan las prescripciones establecidas 15 días después de su salida al mercado por parte del distribuidor. Si fueran susceptibles de confusión, estarán autorizadas a su uso realizando previamente su estudio y con un anexo al presente reglamento.

La participación en cualquier prueba se admite el conocimiento y aprobación del REGLAMENTO DEPORTIVO y de LAS NORMAS GENERALES DE USO POR PARTE DE LA ORGANIZACIÓN

REGLAMENTO DEPORTIVO

1. PISTAS:

Las fechas que se disputarán las carreras y ubicaciones de las pistas son las siguientes:

25 – 26 Noviembre 2017, Henares Slot Cars
10 – 11 Febrero 2018, A Gatillo Experience
21 – 22 Abril 2018, A Gatillo Experience
26 – 27 Mayo 2018, Henares Slot Cars

e-mail: slot@henares.net info@slotexperience.com

No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia, esta estará establecida por la organización.

La organización del campeonato revisará el estado general de la pista donde se disputará la carrera para indicar si es necesario reparar o limpiar si se cree que es un bien para la disputa de la carrera. Asimismo, el organizador aportará los líquidos necesarios indicados en el reglamento para el desarrollo de la prueba.

2. DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

Los horarios previstos para el campeonato es el siguiente:

En caso de llenar 2 mangas se realizará de la siguiente forma, si solo se llenase una manga se correría domingo mañana.

Manga 1 (Sábado Tarde)	Manga 2 (Domingo Mañana)
Horarios:	Horarios:
15:00 Apertura/Entrenamientos libres	08:00 Apertura/Entrenamientos libres
15:30 Cierre pista	08:30 Cierre pista
15:35 Montaje/Warm Up	08:35 Montaje/Warm Up
16:00 Parque cerrado/Verificaciones	09:00 Parque cerrado/Verificaciones
16:30 Pole	09:30 Pole
17:00 Inicio de carrera	10:00 Inicio de carrera

ENTRENAMIENTOS LIBRES: Los encargados del club organizarán los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes. Se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitados en cada carril. Los entrenamientos libres deberán realizarse con coches homologados. Será necesaria la presencia en todo momento de un compañero realizando funciones de comisario en la pista donde se está entrenando, el carril inicial indicado por la organización.

Siempre que se varíe el voltaje de la pista será avisado al grupo de capitanes para conocimiento del equipo.

El precio de entrenamientos libres será de 5€ por sesión mañana/tarde en las 2 semanas previas antes de carrera, cualquier equipo que vaya fuera de este plazo abonará la tarifa del club correspondiente.

Los horarios de aperturas serán los habituales de cada club.

ELECCIÓN DE MANGA: Se organizarán las mangas de la primera carrera del campeonato por orden ingreso, (ver apartado inscripciones).

Una vez realizada la primera prueba, el orden de manga será dada por una clasificación general ignorando las categorías, esta clasificación solo tendrá validez para la organización y composición de mangas.

MONTAJE / WARM UP: Se dispondrá de 25 min. para el montaje y warm up del coche en pista, en caso de sobrepasar el tiempo, penalizará el equipo que no haya entregado el coche en parque cerrado (ver apartado penalizaciones). Cualquier limpieza con los líquidos autorizados de las trencillas o neumáticos del coche podrá ser efectuada durante este periodo, siempre bajo el conocimiento de la organización.

Cualquier cambio o modificación del coche se deberá realizar en la mesa de verificación, nunca en boxes o pista.

Si por alguna razón alguno de los elementos montados inicialmente en el chasis no se puede reparar a tiempo antes del inicio de la carrera, este equipo podría participar pero se le impondría una penalización de 10gr. de contrapeso situados en la parte superior del motor. Siendo esta obligatoriamente presente en toda la carrera.

VERIFICACIONES: Antes de la pole los coches inscritos serán sometidos a una verificación por parte de la Dirección de Carrera o en su caso el verificador designado. Si éste encontrara alguna anomalía informará al Director de Carrera.

Todos los coches inscritos se verificarán entregando estos “abiertos” en el horario previsto y posteriormente deberán estar en el parque cerrado hasta el momento de la carrera, quedando excluida de la misma o penalizado según criterio del Director de carrera en base a lo establecido en el apartado de amonestaciones.

En caso de hallarse irregularidades se aplicarán las correspondientes penalizaciones según las tablas adjuntas, en forma de vueltas a restar del total realizado por el equipo en carrera. Todas las penalizaciones son acumulables en cada una de las verificaciones realizadas

ENTRENAMIENTOS OFICIALES “POLE”: Todos los equipos inscritos efectuarán unos entrenamientos oficiales cronometrados en cada prueba, consistentes en rodar un piloto de cada equipo durante 2 vueltas en solitario por un carril central que será establecido al azar. Los entrenamientos oficiales se realizarán según dorsal empezando por un número por sorteo. El orden establecido en los entrenos oficiales determinará la posición de salida que se disputará la carrera.

No se podrá tomar parte en los entrenos oficiales si algún aspecto técnico de la verificación no es válido para el inicio de la competición.

Si todos los carriles están llenos cada equipo elegirá la pista por orden de mejor tiempo de Pole.

Si quedan carriles vacíos, primero elegirá pista el mejor tiempo de la Pole y los demás se colocarán en la pista inmediatamente delante de él según se muestra en el siguiente ejemplo: El primero elige el carril de salida nº 5, pues el segundo de la pole saldrá obligatoriamente por la 7, el tercero por la 8, el cuarto por la 6 y así sucesivamente. En este caso sólo el primero elige carril, a los demás se les asigna.

CARRERA: El tiempo de cada manga se concreta en **25 minutos** pista de 6 carriles y **20 minutos** pista de 8 carriles realizando una pasada por todas las pistas, anotándose la suma total de vueltas de cada participante en todas las pistas, más la coma o situación final del coche en el circuito en el momento de producirse la parada. En caso de empate decidirá la vuelta rápida realizada en carrera y recogida por la Dirección de Carrera

Los pilotos no podrán tocar los coches en ningún caso. El Director de Carrera tomará nota del lugar de la pista que ocupaban a fin de que pueda ser colocado de nuevo en ese punto en el momento de reiniciar su carrera.

Al finalizar cada tiempo de pista, la organización cambiará de pista los coches participantes; el piloto será el responsable de que su coche esté cambiado, pero nunca lo tocará él.

Si al comienzo de un tiempo de pista un coche no ha sido cambiado o llevado al parque, NO se repetirá la salida.

Se aplicará las sanciones correspondientes, ver apartado de sanciones.

Previo a la salida se preguntará que todos los pilotos están en sus posiciones.

Si al comienzo de un tiempo de pista algún piloto no se encuentra presente en su puesto, se dará comienzo a la carrera, sin posibilidad de que el piloto ausente reclame la repetición de la salida.

El orden de cambio de pista se realizará según el siguiente orden: 6-4-2-0-1-3-5 y 8-6-4-2-0-1-3-5-7

El número de pistas que puede hacer cada piloto es el siguiente:

Para equipos de 2 pilotos: 3-3 (pista 6 carriles) y 4-4 (pista 8 carriles)

Para equipos de 3 pilotos: 2-2-2 (pista 6 carriles) y 3-3-2 (pista 8 carriles)

PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DEL CAMPEONATO: En cada carrera se asignarán 22, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 puntos en función del orden de clasificación en la carrera y puntos extra a las siguientes clasificaciones:

El primer equipo clasificado de cada categoría del sábado tienen una bonificación en 1 punto que se sumará al total obtenido en la carrera. Esta bonificación se aplicarán a partir de la segunda carrera.

Se bonificará con 1 punto a la vuelta rápida por categoría.

EMPATES: En caso de empate en la puntuación, se decidirá por el mayor número de vueltas sumando todas las carreras, si el empate persiste se verificarán las vueltas rápidas en carrera, el equipo con mejor tiempo se clasificará por delante

3. ACLARACIONES TÉCNICAS

Los ALERONES deberán ser originales sin modificación alguna, o su repuesto propio de la marca. En caso de pérdida o rotura en carrera, el equipo deberá parar durante el tiempo de una manga para colocarlo en su posición original fijando dicho alerón con cinta (máximo 5mm de ancho), cola o pegamento sin excesos, para evitar nuevamente su pérdida y siempre que mantenga una integración con la aerodinámica del vehículo y la estética del mismo.

Si un comisario al colocar un coche, rompiese involuntariamente a otro vehículo una pieza de la carrocería imprescindible en la carrera (p. ejemplo el alerón trasero), el comisario deberá anunciarlo inmediatamente al director de carrera y el piloto NO estaría obligado a parar para repararlo en el tiempo restante de manga. Pero lo tendrá que reparar entre mangas ante un miembro de la organización y en el lugar indicado al efecto.

No se podrá suministrar ningún tipo de aditivo a los NEUMÁTICOS en la verificación del vehículo y sólo se podrán limpiar neumáticos con los utensilios proporcionados por Dirección de Carrera.

Todo material de slot que se ponga a la venta por parte de las marcas comerciales y este sea aplicable a cada reglamento correspondiente a cada categoría, será automáticamente incluido en dicho Reglamento con un plazo de 15 días desde la puesta en venta por parte del distribuidor.

Los motores se sortearán en cada carrera.

No se podrá sustituir las llantas en carrera bajo en ningún concepto, solo se podrán reparar.

4. CUENTAVUELTAS

El número de vueltas asignado a cada piloto en su Tiempo de Manga será siempre el indicado por el contador electrónico. No obstante, debido a que alguna vez pueden producirse errores esporádicos en el contador, se han previsto las siguientes excepciones:

- El piloto implicado y otro de los participantes en ese Tiempo de Manga hayan llevado mutuamente su referencia, y no coincida con las vueltas indicadas, y el Director de Carrera corrobore lo señalado por ellos, y el tiempo de vuelta rápida marcado por el cuentavueeltas no contradiga lo dicho. Si se cumplen todas estas condiciones, se asignará el número de vueltas indicado por el Director de Carrera.

- El cuentavueeltas electrónico falle ostensiblemente (es decir indique un valor claramente falso). En cuyo caso se asignará el número de vueltas marcado por el Director de Carrera, quien procederá a realizar la media de las vueltas realizadas por el resto de pilotos para ese carril en las mangas anteriores. Es decir, se sumarán las vueltas de los pilotos en las mangas realizadas y divididas por el número de carriles -1

5. MODIFICACIONES EN CARRERA

No se permite el cambio de motor, una vez iniciada la carrera, salvo en caso de avería y dando el visto bueno el Director de carrera.

Si durante la carrera, a juicio del Director, un coche ha modificado sus características esenciales con respecto a las que tenía al verificar, (mayor anchura de ejes, ruedas que no apoyan, motor descolgado, ausencia del alerón posterior, deberá detenerse en las siguientes 10 vueltas, en cuanto reciba la orden del Director, y subsanar el defecto. Al finalizar el tiempo de pista se verificará que la reparación ha sido correcta y que el coche se encuentra "legal", y si no es así se le penalizará con 15 vueltas.

Las vueltas, que el participante efectúe sin detenerse después de que haber recibido la orden de hacerlo, le será descontadas de su cuenta total.

Se harán 2 comprobaciones aleatorias, una pasado la mitad de carrera y otra en la última manga, de peso, altura y cotas de ejes. No se podrá ajustar la altura del coche en la última manga.

Si el Director de carrera u organización detectase o tuviera indicios que un coche no cumple alturas de pista antes de las 2 comprobaciones, el equipo estará obligado a parar si se le indica para comprobación esta.

6. PARADAS Y REPARACIONES

Las reparaciones y cambio de neumáticos u otras piezas se realizarán en todos los casos durante tiempo real de carrera y nunca entre manga y manga, ante un miembro de la organización y en el lugar indicado al efecto.

Si se produjera un incidente, que impidiera continuar con el desarrollo de la prueba normalmente, el piloto/s implicado/s pedirá ¡¡PAUSA!!, lo que provocará que el Director de Carrera interrumpa la corriente general y cronómetro para proceder a subsanar el incidente. Cuando esté corregido se volverá a reanudar el tiempo de pista en el punto donde se encontraba. En caso de que un piloto pida una pausa injustificada se aplicará la sanción establecida. (Apartado sanciones.)

Si un tiempo de pista tuviera que repetirse, y algún coche ha sido reparado durante el tiempo transcurrido anteriormente, no será necesario devolverlo a la situación anterior a la reparación. En este caso saldrá favorecido por el hecho de la repetición.

Si un coche se detiene, por avería o voluntad del piloto, durante el transcurso de una manga, deberá situarse en la zona designada a tal efecto con objeto de no molestar al resto de los participantes; si tiene que ser reparado reiniciará la carrera desde la zona de boxes. El piloto puede pedir al comisario cercano, director de carrera o coordinador que retire su vehículo de la pista y siempre y cuando no interfiera en las obligaciones del mismo

7. FINAL DE CARRERA

Al término de cada carrera, los coches pasarán al parque cerrado de llegada desde donde serán recogidos por los participantes una vez lo indique el Director pero siempre se anotarán las vueltas totales y las comas recorridas por cada participante para establecer la clasificación. Se considerará que un coche se encuentra en una coma determinada si la guía del coche ha tocado o sobrepasa la zona marcada del circuito por esa coma.

El orden final de la carrera se decidirá en función del número de vueltas y comas recorridas. En caso de empate, decidirá el tiempo de vuelta rápida en carrera, y, si persistiera, el nº de vueltas recorridas en la pista1, (primera manga), pista2,

El Director penalizará al participante con 15 vueltas si encuentra una irregularidad importante en su vehículo, no debida al natural desgaste de la carrera, como son:

- Anchuras de ejes superiores a lo permitido (habrá una tolerancia de +1mm)
- Cotas diferentes.
- No colocación o pérdida del piloto.
- Falta del alerón trasero en las pruebas en las que este sea obligatorio.
- Falta de piezas que compongan la carrocería, estando ésta por debajo de peso permitido.

8. PUESTOS DE COLOCACIÓN

Los participantes en una carrera que no corran en ese momento, están obligados a situarse en los puestos que designe el Director para colocar coches.

Para ausentarse, deberá ser autorizado por el Director, quien sólo le permitirá hacerlo si deja su puesto cubierto por otra persona.

Si alguien se ausenta sin autorización, le serán descontados 10 vueltas a su equipo en la suma total de vueltas de la carrera.

La Dirección de Carrera designará los PUESTOS de ASISTENCIA y copilote a todos los participantes, previo al inicio de cada manga.

Todos los equipos participantes deberán realizar la función de comisario sin excepción, salvo autorización expresa de Dirección de Carrera y bajo una causa puntual y justificada

9. PENALIZACIONES

PENALIZACIONES TÉCNICAS

Se establece la siguiente tabla de penalizaciones para desviaciones del Reglamento Técnico. Todas ellas serán acumulables y deben ser subsanadas antes del inicio de la prueba.

Faltas Leves

Ausencia de cristales	1 vuelta / pieza faltante
Ausencia de escape	1 vuelta / pieza faltante
Ausencia de faros o pilotos	1 vuelta / pieza faltante
Ausencia de tapacubos	1 vuelta / pieza faltante
Piloto sin pintar	1 vuelta
Peso carrocería inferior al mínimo permitido	1 vuelta / gramo defecto
Exceso de ancho de ejes	1 vuelta / 0,1 mm exceso
La bandeja habitáculo permite visión de la mecánica	2 vueltas
Cabeza del piloto no visible completamente a través de parabrisas	2 vueltas
Alerón posterior montado a menor altura del original	4 vueltas
Ausencia de piezas de la carrocería	2 vueltas / pieza faltante
Ejes huecos, de titanio o de carbono	2 vueltas / eje
Llanta no cubierta completamente por el neumático	2 vueltas / rueda
Neumático cónico o con dibujo	2 vueltas / rueda
Dimensiones carrocería no correctas	2 vueltas / mm.
Peso coche inferior al mínimo permitido	2 vueltas / gramo de defecto
Motor adicional a los entregados por organización en caso de rotura	10 vueltas

Faltas Graves

Piezas carrocería rebajadas.	5 vueltas por pieza
Modificación del chasis o piezas no permitidas	5 vueltas / parte modificada
Contrapesos visibles en una vista inferior del chasis	5 vueltas
Entrar el coche a parque cerrado con aditivo en los neumáticos	5 vueltas y cambio neumáticos
Diámetro ruedas (total) inferior al mínimo permitido	5 vueltas / eje
Uso de pasta difusora de calor	5 vueltas
Altura mínima de la carrocería / coche inferior a la permitida	5 vueltas
Uso de piezas chasis no homologadas	10 vueltas / pieza
Ejes no centrados en los pasos de rueda (por defecto)	5 vueltas / mm.
Soportes de motor no homologados o procedentes de otro chasis	10 vueltas / pieza

Batalla del vehículo modificada.	5 vueltas / mm.
Uso de más de 1 soporte de carrocería por lado	10 vueltas
Soportes de ejes no homologados o procedentes de otro chasis	10 vueltas
Altura mínima del chasis inferior a la permitida	15 vueltas
Montaje fuera de tiempo/ausencia de equipo en pole	2 vueltas / minuto extra

Faltas muy Graves

Carrocería rebajada en espesor / aligerada (kit de plástico)	50 vueltas
Geometría paso de ruedas modificada	50 vueltas
Chasis no correspondiente a la categoría	No puntúa
Presencia de imanes	No puntúa
Presencia de sistemas de freno adicionales	No puntúa
Presencia de 2 guías	No puntúa
Motor no correspondiente a la categoría	No puntúa
Motor manipulado o presencia de potenciadores de campo magnético	No puntúa

PENALIZACIONES DEPORTIVAS

Se establece la siguiente tabla de penalizaciones para desviaciones del Reglamento Deportivo del campeonato. La primera columna indica el apartado del reglamento infringido. Todas ellas serán acumulables.

Faltas Leves

Proferir insultos, primera vez	Amonestación
Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, primera vez	Amonestación
Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, primera vez	Amonestación
Tocar el coche en el cambio de carril, primera vez	2 Vueltas
Beber, comer, fumar o hablar por teléfono o walkie talkie en funciones de Comisario, 1ª vez	Amonestación
No acudir al puesto de Comisario de Pista, primera vez	Amonestación
Negligencia fortuita en funciones de Comisario, primera vez	Amonestación
Retornar el coche reparado a la pista fuera del pit lane, 1º aviso	2 Vueltas
Tomar un vehículo para su reparación fuera del pit lane, 1º aviso	2 Vueltas
Efectuar una reparación fuera de la zona autorizada como pitbox, 1º aviso	2 Vueltas

Faltas Graves

Aplicar aditivo directamente a la pista, sin autorización	5 vueltas
Proferir insultos, segunda vez	5 vueltas
Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, segunda vez	5 vueltas
Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, segunda vez	5 vueltas
Estrellar el vehículo ex profeso o contra el de otro participante, 1ª vez	5 vueltas
No presentar el carnet de piloto a la organización (24h)	5 vueltas
Cambio de piloto a mitad manga, en carreras 90 min.	5 vueltas
Cambio de piloto fuera de la mitad manga, en carreras 24h. donde este autorizado el cambio a mitad de manga	15 vueltas

Incumplimiento del mínimo o máximo de mangas por piloto	15 vueltas por manga
Tocar el coche en el cambio de carril, segunda vez	5 vueltas
Beber, comer, fumar o hablar por teléfono o walkie talkie en funciones de Comisario, 2ª vez	5 vueltas
No acudir al puesto de Comisario de Pista, segunda vez	5 vueltas
Abandonar el puesto de Comisario de Pista, sin tener sustituto	5 vueltas
Negligencia fortuita en funciones de Comisario, segunda vez	5 vueltas
Negligencia intencionada en funciones de Comisario, primera vez	5 vueltas
Manipular el vehículo en Parque Cerrado	5 vueltas
Modificación altura último 5 minutos	10 vueltas
Retornar el coche reparado a la pista fuera del pit lane, 2º aviso y sucesivos	5 vueltas
Tomar un vehículo para su reparación fuera del pit lane, 2º aviso y sucesivos	5 vueltas
Efectuar una reparación fuera de la zona autorizada como pitbox, 2º aviso y sucesivos	5 vueltas
Sustituir un componente dañado por otro de distintas características	5 vueltas
No efectuar una reparación obligatoria en las siguientes 10 vueltas	5 vueltas
Limpiar o aditivar las ruedas con líquidos ajenos a los de la Organización, en carrera 180 minutos	5 vueltas y cambio neumáticos
Entregar el coche con retraso a verificación	5 vueltas
Perdida de mas de 3% del peso a final de carrera	5 vueltas por gr.
Perdida del peso impuesto por organización	10 vueltas
Alterar el voltaje del carril, propio o ajeno	5 vueltas por 0,1 voltio

Faltas muy Graves

Proferir insultos, tercera vez	Expulsión
Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, tercera vez	Expulsión
Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, tercera vez	Expulsión
Estrellar el vehículo ex profeso o contra el de otro participante, 2ª vez	Expulsión
Agredir a otro piloto, a un Comisario o a un miembro de la Organización	Expulsión
Beber, comer, fumar o hablar por teléfono o walkie talkie en funciones de Comisario, 3ª vez y sucesivas.	20 vueltas
Negligencia intencionada en funciones de Comisario, segunda vez y sucesivas	20 vueltas

10. DIFERENTES FIGURAS EN LA COMPETICIÓN, DIRECCION DE CARRERA

DIRECTOR DE CARRERA: Las funciones del Director de Carrera serán las siguientes:

- Hacer cumplir el reglamento interno/deportivo y de la categoría en curso
- Decidir en las verificaciones después de ser informado por la persona designada a tal efecto.
- Establecer y controlar el Parque Cerrado.
- Apuntar las “comas” en la pista para marcar la situación de cada participante al finalizar las mangas.
- Decidir en los problemas surgidos durante la carrera, como cuentavueltas, reclamaciones, etc.
- Asignar penalizaciones por faltas al reglamento (comportamiento, etc.)
- Voto de calidad en caso de necesidad de tomar decisiones por mayoría.

VERIFICADOR/ES: Las funciones del verificador/es serán las siguientes:

- Revisar y hacer cumplir el reglamento establecido para cada categoría referente al montaje y modificaciones permitidas para el vehículo en cuestión e informar al director de carrera sobre las anomalías detectadas.
- En caso de verificaciones con el coche abierto, controlar la manipulación del piloto sobre el coche al volver a cerrarlo.
- Controlar en todo momento el parque cerrado de vehículos junto al director de carrera

COMISARIOS: Las funciones de los comisarios serán las siguientes:

- Colocar los coches en el carril, si éstos se salen, en la curva que tienen asignada de la manera más eficiente y rápida posible.
- Hacer de comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará antes o después de haber competido. El lugar será designado por el director de carrera. En caso de incumplimiento se procederá a la exclusión del piloto de la carrera.
- El protocolo establecido para la colocación de un coche es: primero se retira el vehículo que estorbe el paso a otros, siendo el coche que provoca el accidente el último en ser colocado.
- El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto para que se pueda tomar nota del suceso.
- Rotar los vehículos que queden parados en su zona después de cada manga y posicionarlos en el mismo sitio pero en el carril correspondiente a la rotación establecida para los carriles en la pista.
- Identificar los vehículos con el número de pista por el que se realiza la correspondiente manga y asegurar que está identificación sea visible y correcta respecto al carril.
- Retirar de la pista restos de coches u objetos que puedan interferir el normal desarrollo de la prueba.
- Para la colocación de los vehículos en caso de accidente debe seguirse el siguiente protocolo:
Primero se retira el vehículo que estorbe el paso a otros, siendo el coche que provoca el accidente el último en ser colocado. Excepto si un coche se sale por no frenar al encontrar otro coche en su carril, el vehículo que no ha frenado será el último en ser colocado.

11. INSCRIPCIONES A LAS CARRERAS

Supone la aceptación de todas las normas.

Para facilitar la preparación de la carrera, será preciso realizar inscripción enviando un e-mail a **SLOT@HENARES.NET** indicando el nombre del equipo y los nombres de los pilotos que lo componen.

Realizar el ingreso de **25 €** por equipo al siguiente número de cuenta, indicando nombre del equipo.

Realizando el pago completo del campeonato los equipos tendrán los siguientes privilegios:

- Preferencia de reserva frente a posibilidad de plazas limitadas
- Preferencia de elección de manga al próximo año
- Juego de ruedas traseras nuevas a final del campeonato.

IBERCAJA

2085-8151-08-0330261924

Para la primera carrera la elección de manga será por orden riguroso de ingreso en cuenta con justificante, si no se presenta justificante no se hará oficial hasta que el importe aparezca en cuenta.

La fecha de la apertura de inscripciones de la primera carrera será el **23 de octubre**, los ingresos realizados antes de esta fecha serán ignorados para la elección de manga.

Los **viernes de la semana anterior a carrera** se cerrará el plazo de inscripciones.

12. RECLAMACIONES

Se realizarán siempre por escrito previo pago de 30 euros de fianza, en caso de prosperar se devolverá el importe.

13. DERECHOS DEL ORGANIZADOR

Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición o anteriormente a través de la página web www.acslot.com.

Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.

Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga con plena potestad sobre las copias.

Los casos no reflejados en este reglamento quedan a criterio del comité deportivo del campeonato.