

REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICOS

INFORMACIÓN GENERAL

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

1. MODELOS ADMITIDOS

SLOT.IT: MATRA MS670B, McLAREN M8D, FORD GT40, CHAPARRAL 2E, FORD MK II, FERRARI 312PB, ALFA ROMEO 33/3.

NSR: FORD GT40, FORD MK IV, PORSCHE 917K, PORSCHE 908/3, FORD P68.

2. CARROCERIA

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala entre 1/30 y 1/34. Queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería original. Debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en plástico. No está permitido el lijar, limar o rebajar la carrocería salvo por la eliminación de rebabas de plástico o pintura para facilitar la basculación, siendo esta mínima y claramente para tal efecto y no superando 0.3mm. Queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería. Se deben respetar las entradas de aire, taloneras, faldones, alerones, escapes que se suministren en el coche de serie.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Estos coches deberán conservar todos los elementos y características en dimensiones de los modelos originales. La carrocería debe tapar todos los elementos mecánicos: motor, transmisión, cables y guía, en su vista vertical, o bien a través de los cristales o faros.

Se permite eliminar o añadir antenas, escobillas del limpiaparabrisas y retrovisores (si vienen por separado de la carrocería). Se permite la supresión de la bombilla, leds, cables, y soportes de luz, pero deberá mantenerse la óptica frontal original (faro, cúpula y soporte interior si existe) y el piloto trasero rojo o anaranjado en su posición original.

No están permitidos cristales de lexan.

El alerón trasero es obligatorio. Debe ir colocado en la posición original de cada modelo. No se permite sistemas flexibles que modifiquen el alerón.

DECORACIÓN: El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. No se permite la utilización de carrocerías procedentes de modelos comercializados sin decoración o en forma de kit, sin que estén pintadas, no importando el color y la utilización o no de lacas o barnices y calcas para su decoración.

HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería a efectos de peso. Original del propio coche. Su función será la de separar la carrocería del chasis de forma que no permita la visión de elementos mecánicos del coche. En el interior el cuerpo del piloto está integrado pero el busto se situará de manera lógica. La decoración es libre.

PILOTO: El piloto tridimensional debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste en pista y situado en la posición de conducción. Si está pintado, este debe ser lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

3. CHASIS

TIPO y MATERIAL: Original suministrado para el coche sin modificación alguna. Únicamente está permitido usar cola en la fijación de los cojinetes y de los soportes de motor con sus especificaciones correspondientes.

SOPORTES DE MOTOR HOMOLOGADOS: El original del coche suministrada por SLOT.IT o NSR en cualquiera de sus offset o durezas. El motor debe estar fijado mediante el sistema original de fijación. Se podrá añadir cola o cinta adhesiva, sin excesos, para evitar que se mueva el motor.

SUSPENSIONES: Libre dentro de las comercializadas entre las marcas de slot. Se permite mezclar componentes entre varios modelos de suspensiones, y siempre todas las piezas tienen que ser comercializadas para slot.

POSICIÓN DEL MOTOR: SideWinder.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor o aquellos que no influyan directamente en la atracción de la pista (suspensión magnética permitida).

LASTRE: No está permitido el lastre.

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

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

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

4. TRANSMISIÓN

TIPO: Mecánico mediante el engranaje de un piñón y una corona. Tracción trasera.

PIÑÓN: Libre en número de dientes, deben estar fabricados por cualquier marca comercial del sector. Debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre en número de dientes, deben estar fabricados por cualquier marca comercial del sector. Se permite asegurar con cola la fijación al eje.

SISTEMAS DE FRENADO: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

LLANTAS: Las originales del coche con sus respectivos tapacubos en caso de llevar. Se permite asegurar con cola la fijación al eje.

	MODELOS	DELANTERA	TRASERA
SLOT.IT	MATRA MS670B	14.3	
	FERRARI 312PB	(Ref. PA33PL)	
	ALFA ROMEO 33/3		15.8
	McLAREN M8D		(Ref. PA24AL)
NSR	FORD GT40	15.8	
	CHAPARRAL 2E	(Ref. PA17PL)	
	FORD MK II		
	FORD GT40		
	FORD MK IV	15.9	
	PORSCHE 917K	(Ref. NSR5001 y Ref. NSR5002)	
PORSCHE 908/3			
FORD P68			

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

EJES: Son de libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial del sector, sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro).

COJINETES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por cualquier marca comercial del sector. Únicamente está permitido usar cola en la fijación de los cojinetes, sin que ello suponga un aumento de la distancia al suelo del eje.

No se permite forzar o modificar el chasis para fijarlos.

No se permite modificar el perfil exterior del cojinete.

Se permiten rodamientos a bolas y el cojinete combinado.

SEPARADORES / CENTRADORES: Se permite el uso de separadores y centradores (hasta DOS centradores o Stopper) en el eje trasero, siempre y cuando, no sea claramente para lastar el vehículo y solo cuando cumplan una mera función de eliminar holguras. Los separadores se situarán por fuera de los cojinetes junto a las llantas o corona.

En el eje delantero, sólo serán válidos los separadores y se situarán siempre junto a las llantas y por el lado exterior de los anclajes y siempre con la función clara de eliminar holguras y no sea claramente para lastrar el vehículo.

6. RUEDAS

Deben estar compuestas de llanta y neumático y tocar las traseras la plantilla de verificación.

Las llantas deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.

La llanta además de su fijación original puede ser reforzada con cola pero no podrá ser modificada en ningún aspecto.

El neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura de rodadura.

Las ruedas completas montadas en el eje no podrán sobresalir de la proyección de la carrocería observadas desde una posición cenital (visto desde arriba).

En llantas de fondo plano es obligatoria la presencia de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

No se permite ningún tipo de tratamiento en el neumático que altere las condiciones de adherencia originales del mismo.

El neumático delantero es de libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial del sector, sin modificación.

El neumático trasero elegido para esta categoría deberá ser de la marca **Scaleauto modelo SC4720 (19x10mm)**, entregado por la organización. No se permite el cambio de neumático a no ser por defecto del mismo.

7. GUIA, CABLES, TRENCILLAS Y LUCES

CABLES: De libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial del sector.

GUIA: Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté preparado en el chasis. De libre elección siempre que sea del mismo fabricante que el chasis o carrocería. No se permite forzar o modificar el chasis para fijarla. Se permite únicamente modificar la pala (la parte que queda dentro del carril) en grosor y profundidad. Se permite modificar la altura del vástago de la guía si de origen viene indicada para ello y su anclaje es mediante tornillo.

Se podrán añadir cables pudiéndose soldar en las pletinas de conexión, en los vehículos que incorporan un sistema de guía sin cables.

En chasis con sistema de guía autocentrable sin cables, este sistema puede ser suprimido en todos sus componentes y substituido por una guía normal si para ello no se tiene que modificar el chasis.

TRENCILLAS: De libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial del sector.

8. MOTOR

FABRICANTE: Scaleauto ref. SC-0008b.

CARACTERISTICAS: Motor SC-08: 20000rpm S-can 210 gr/cm 0,21A

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 4.5 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

Se permite un aumento de peso en la carrocería debido a la decoración.

La distancia mínima del chasis y/o motor al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr./cm².

Durante toda la carrera todas estas medidas pueden ser verificadas por el director de carrera en cualquier momento a instancias o reclamación de cualquier piloto o decisión del propio Director de Carrera. Si se encuentra alguna incorrecta, el piloto será excluido de la prueba.

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.

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 DE HENARES SLOT CARS

REGLAMENTO DEPORTIVO CLÁSICOS

TEMPORADA 2018/2019

1. DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

El horario previsto para esta prueba es el siguiente:

- 15:30 Apertura del club
- 15:30 - 16:30 Entrenamientos libres, y toma de contacto con la pista
- 16:30 - 16:45 Verificaciones técnicas de los coches.
- 16:45 - 17:00 Pole
- 17:15 Inicio de carrera
- 22:00 Fin de carrera y Entrega de diplomas conmemorativos

2. VERIFICACIONES

Antes de cada carrera 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, quién decidirá si permite o no su inscripción.

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.

3. ACLARACIONES TÉCNICAS

Los ALERONES deberán ser originales sin modificación alguna, o su repuesto propio de la marca. No se permite la colocación de elementos elásticos caseros.

En caso de pérdida o rotura en carrera, el piloto 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.

4. COMPOSICIÓN DE MANGAS

Consistirá en rodar en solitario 1 minuto por un carril a determinar por la organización.

La organización registrará el mejor tiempo obtenido. Tendrá derecho a decidir el carril por el cual comenzar la carrera aquel equipo que consiga el tiempo más bajo en la pole position. El resto de participantes elegirán un carril no ocupado según el orden ascendente de tiempos obtenidos.

Sólo la organización tendrá potestad para sacar el coche de campo cerrado, poner lo en la pista y, finalizada la pole, devolverlo a parque cerrado.

El orden de salida para realizar la POLE será por Sorteo Aleatorio.

Los ocho puestos de comisario serán designados por sorteo. Cubrirán toda la duración de la POLE

5. CARRERA

El tiempo de cada manga se concreta en 20-25 minutos (según equipos inscritos).

Se decidirán por la modalidad de tiempo impartido, desarrollándose en un tiempo fijo por pista (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

Entre manga y manga los coches pasarán a un parque cerrado, 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, los comisarios cambiarán de pista los coches participantes; el piloto será el responsable de que su coche esté cambiado o llevado al parque, 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: 1 - 3 - 5 - 7 - 0 - - 8 - 6 - 4 - 2

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

Para equipos de 2 pilotos: 4 - 4

Para equipos de 3 pilotos: 3 - 3 - 2

6. 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

7. MODIFICACIONES EN CARRERA

No se permite el cambio de motor, una vez iniciada la 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 3 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 serán descontadas de su cuenta total.

8. 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 el punto en que se detuvo, y si se ha de anotar su 'coma', será la del lugar en que se detuvo. 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

9. 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.
- 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.

10. 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 copilotaje 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

11. PENALIZACIONES

Se prevé una tabla de sanciones, que será la base sancionadora para cualquier reclamación que pudiera presentarse.

Todas las sanciones no previstas en el reglamento quedarán sometidas al criterio de la Organización.

Todas estas sanciones son acumulables

11.1. Dejar residuo en la pista por líquido o cualquier otro aditivo, tras limpiar el coche. 5 vueltas

11.2. Dejar el mando sobre la pista, provocando un choque. 5 vueltas.

11.3. Entrega de vehículo en parque cerrado fuera de la hora designada:

Primera petición amonestación, reincidencia 2 vueltas.

En casos reiterativos exclusión.

11.4. Tocar el coche entre manga y manga: Primer aviso amonestación, reincidencia 2 vueltas.

11.5. Comportamiento antideportivo:

Primer aviso (a juicio de la mayoría de participantes o causa justificada y clara a decisión del Director de Carrera): 10 vueltas

Segundo aviso: Exclusión

11.6. Pedir "PAUSA" sin causa justificada. Primera petición 10 vueltas, restantes peticiones 15 vueltas

11.7. Situación "ilegal" tras el fin de carrera 15 Vueltas (Comprobado por el verificador y Director de carrera)

11.8. Ausentarse de la carrera sin autorización 15 vueltas

11.9. Levantar la mano para llamar la atención de un comisario provocando la pérdida de visión de otro piloto:

Primer aviso amonestación

Reincidencia 2 vueltas.

11.10. Parar voluntariamente fuera de la zona designada a tal efecto 2 Vueltas.

11.11. El cambio de piloto, siempre por causa justificada, en mitad de una manga supondrá un stop&go de 1 minuto en boxes.

Penalizaciones a comisarios:

11.12. Colocar un coche en un lugar diferente del que se ha salido sin causa justificada:

2 vueltas al equipo (comisario o piloto) responsable.

11.13. Comisario no identifica el vehículo con el número correcto de carril por el que va a realizar la siguiente manga:

2 vueltas al equipo.

11.14. No ejercer funciones de comisario correctamente:

Primer aviso amonestación

Reincidencia 2 vueltas al equipo.

12. 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 esta 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:
Los coches se colocarán en la pista siendo el causante del accidente el último en ser colocado. Para colocar los coches el comisario deberá vigilar que no venga ningún otro vehículo que se pueda ver afectado por su intervención. Los vehículos accidentados se colocarán aproximadamente donde se produce el accidente o la salida del carril.

13. 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.

Recordamos la norma y autorización de uso de datos personales como es el nombre y apellidos.

En el caso de menores de edad, será el tutor / acompañante responsable quien autorice dicha incorporación y utilización.

Se autoriza a la empresa a realizar reportajes fotográficos o de video con el fin de exponer en publicidad, web, etc. siempre propiedad de la empresa

14. RECLAMACIONES

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