

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE RALLYSLOT 2007

REGLAMENTO DEPORTIVO

**TODOS LOS PARTICIPANTES ESTÁN OBLIGADOS A CONOCER EL PRESENTE REGLAMENTO.
SU DESCONOCIMIENTO NO EXIME DEL CUMPLIMIENTO DEL MISMO.**

Los clubes de slot **Almodeli Aragón, ASP14 , Club de Slot Zaragoza, Güecha Slot, Tamaslot y Slot Torico** organizan el 3^{er} Campeonato de Aragón de Rally-slot durante el año 2007, en el que se aplicará el siguiente reglamento deportivo:

1. DESARROLLO DEL CAMPEONATO

Constará de 6 rallies, y en cada uno de ellos los pilotos obtendrán una serie de puntos según la clasificación obtenida. Al finalizar las 6 pruebas contabilizarán los 5 mejores resultados de cada piloto para establecer las clasificaciones definitivas.

1.1. COCHES ADMITIDOS

Se admiten las siguientes categorías a escala 1/32:

- WRC: Preparación libre y carrocería de lexán
- ASK: Preparación avanzada y carrocería de lexán
- Kitcars (KCs): Coches con preparación media y carrocería rígida.
- Grupo N: Coches de serie con preparación básica.

En las pruebas en las que la organización admita la inscripción de dos coches, cada piloto podrá hacerlo así, participando con cada coche en una sesión distinta. Sólo puntuará el coche con el que el piloto corra en su primera sesión.

1.2. CLASIFICACIONES

Se establecerán cinco clasificaciones:

- Cto. de Aragón WRC 1/32: Donde puntuarán todos los pilotos inscritos en la categoría WRC escala 1/32.
- Cto. de Aragón ASK 1/32: Donde puntuarán todos los pilotos inscritos en la categoría ASK escala 1/32.
- Cto. de Aragón KITCAR: Donde puntuarán todos los pilotos inscritos en la categoría KC 1/32.
- Cto. de Aragón Grupo N 1/32: Donde puntuarán todos los pilotos inscritos en la categoría N.
- Cto. de Aragón Grupo N Infantil: Donde puntuarán todos los pilotos hasta trece años cumplidos en 2006, inscritos en grupo N 1/32.

Para las clasificaciones de los diferentes grupos se otorgarán 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 puntos respectivamente a los 15 primeros clasificados de cada grupo. Para puntuar en una prueba el piloto deberá al menos comenzar el recorrido del primer tramo, aunque obtenga el tiempo máximo.

En caso de empate al final del campeonato, se contabilizarán los resultados de todos los rallies, y si persiste el empate, **se deshará a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos, o de segundos puestos....**

La organización de cada prueba tiene la potestad de establecer otras clasificaciones además de las presentes, pero no podrán alterar ni influir en estas cinco clasificaciones relacionadas.

1.3. TROFEOS

Se otorgarán al final del campeonato y serán los siguientes:

- Trofeo para los 3 primeros clasificados del grupo WRC 1/32
- Trofeo para los 3 primeros clasificados del grupo ASK 1/32
- Trofeo para los 3 primeros clasificados del grupo KC 1/32
- Trofeo para los 3 primeros clasificados del grupo N 1/32
- Trofeo para los 3 primeros clasificados del grupo N Infantil 1/32

La organización podrá aumentar la dotación de premios en aquellas categorías donde el número de participantes lo haga aconsejable.

1.4. CALENDARIO

3 y 4 de Marzo: ASP 14. Alcañiz (asfalto)

5 y 6 de Mayo: : Almodeli Aragón. Zaragoza (asfalto)

9 y 10 de Junio: Slot Torico. Teruel (asfalto)

7 y 8 de Julio: Güecha Slot. Mallén. (asfalto)

1 y 2 de septiembre: Tamaslot. Tamarite de Litera (asfalto)

29 y 30 de Septiembre : CSZ. Zaragoza. (tierra)

2. DESARROLLO DE UN RALLY

El desarrollo de un Rally consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos que lo componen. Un recorrido por los tramos forma una etapa. Un rally está compuesto por varias etapas.

Etapas: La carrera constará de varias etapas continuas que podrán disputarse en dos o más sesiones distintas, según disponga la organización de cada prueba. El piloto podrá inscribirse en cualquier sesión de las citadas, o hacerlo en dos con coches distintos, como se especifica en 1.1.

Tramos: Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos. Realizados con pistas de plástico de cualquier marca comercial. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia original al inicio de la etapa. Al comienzo de cada sesión el coche cero, pilotado por un miembro de la organización, recorrerá la totalidad de los tramos para dar fe de su funcionalidad y de no ser así y en alguno de los tramos el coche cero con consiguiera pasar con autonomía y sin ayuda de los comisarios podría llegar a impugnarse y suspender el tramo. Asimismo se establece un mínimo de 4 tramos por rally y con un mínimo de etapas por sesión que garantice al menos el haber recorrido un mínimo de 10 tramos totales.

2.1. INSCRIPCIONES

La organización de cada prueba publicará con la antelación suficiente las fechas y horarios de las distintas sesiones, así como la forma de realizar las inscripciones. El importe de la inscripción es de 6 € para el primer coche y 3 € en categoría infantil. **Los pilotos infantiles menores de 10 años deberán ir acompañados obligatoriamente por un adulto que haga las funciones de comisario en lugar del menor en cuestión. El no cumplimiento total o parcial de esta norma conllevará la exclusión del menor.** Cualquier variación a este punto será publicada junto con la convocatoria de cada rally.

2.2 PILOTOS PRIORITARIOS

La organización podrá publicar listas de pilotos prioritarios que recibirán beneficios en los plazos de inscripción a las diferentes pruebas, según se determine en las convocatorias.

2.3. DORSALES

Los coches, según el nivel de preparación, se inscribirán en su grupo correspondiente, y mantendrán las características de este grupo durante todo el rally. En el momento de la inscripción, todos los participantes recibirán un distintivo adhesivo, el cual se colocará en un lugar visible del vehículo y se tendrá que conservar hasta 30 minutos después de finalizado el rally.

2.4. CARNÉ DE RUTA

En el momento de comenzar el rally cada piloto recibirá su carné de ruta, donde se anotarán los tiempos realizados en cada tramo, la hora de entrada y salida al parque cerrado y las penalizaciones o bonificaciones que le correspondiesen. Lo entregará a los jueces de tramo para su cumplimentación y al responsable del parque cerrado al final de cada etapa. Es obligación de cada piloto comprobar la correcta anotación de los tiempos en su carné de ruta.

2.5. PARQUE CERRADO

Tras formalizar la inscripción los coches entrarán “abiertos” en el parque cerrado, donde permanecerán hasta el inicio de las etapas y a donde regresarán al finalizar éstas. Sólo podrán ser manipulados por el personal responsable del parque. Entrarán en el parque íntegros (neumáticos incluidos). Durante los dos minutos previos a la salida el piloto podrá efectuar las reparaciones que crea convenientes.

2.6. ORDEN DE SALIDA

En la primera etapa de cada sesión el orden de salida será por grupos (en el orden en el que se relacionan en el punto 1.1) y dentro de estos según la clasificación del campeonato. Los pilotos que participen por primera vez lo harán por orden inverso a la inscripción. En las siguientes etapas será por orden de tiempos efectuados hasta el momento según la clasificación del scratch del rally, empezando por el clasificado con el menor tiempo.

Los pilotos realizarán cada etapa en grupos de tres (mínimo), de tal manera que entre ellos realicen las labores de copiloto.

2.7. COCHE “CERO”

Al principio de la prueba y en presencia de los participantes, los tramos serán recorridos por el coche “0”, pilotado por un miembro de la organización, para verificar su perfecto estado. Si el coche “0” recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista. El coche “0” será un modelo perteneciente al Grupo N.

2.8. CONTROL HORARIO

Podrá haber un tiempo, determinado por la organización, para recorrer todos los tramos. En el carné de ruta el jefe de parque cerrado anotará las horas de salida y llegada teórica. En el caso de que el piloto precedente se encuentre reparando una avería y no ocupe físicamente el tramo, se tendrá la opción de adelantarlo. Entregar el coche fuera de control horario será penalizado con 10 segundos por cada minuto de retraso.

2.9. SALIDAS DE PISTA

La colocación de un coche que se ha salido de pista deberá realizarse en el mismo lugar del incidente, y está prohibido tocarlo a menos que esté totalmente parado (el motor puede estar en marcha). De no ser así, se penalizará al piloto con 10 segundos.

Durante la disputa de un tramo el coche tendrá que conservar en todo momento la carrocería enganchada al chasis y avanzar por sus propios medios. El incumplimiento de estas normas será penalizado con el tiempo máximo.

2.10. TIEMPO MÁXIMO

Cada tramo tiene un tiempo máximo para ser recorrido fijado por la organización, en caso de superarlo o de parada total del vehículo, se anotará en el carné de ruta el tiempo máximo como tiempo del tramo.

2.11. COPILOTOS

Su función será la de colocar los coches en el carril si éstos se salen, e informar de cualquier incidencia que pudieran detectar. La colocación del coche, se ha de hacer en el mismo lugar del incidente. Cada piloto podrá ser asistido por un máximo de 2 comisarios por tramo, aunque realice la etapa en un grupo de más de tres pilotos.

2.12. JUEZ DE TRAMO

Al finalizar cada etapa, la organización podrá enviar a los pilotos a ejercer las funciones de Juez de Tramo, anotando los tiempos de los pilotos que vayan pasando por el tramo. Esta tarea se realizará durante un breve espacio de tiempo, hasta que llegue otro piloto para relevarle. **La omisión de dicha tarea será penalizada con la exclusión de carrera.**

2.13. MANDOS Y CONEXIONES

Se admiten mandos caseros y comerciales de cualquier fabricante de slot así como sus modificaciones electrónicas artesanales, siempre y cuando no aumenten la tensión suministrada a la pista por la fuente de alimentación. La pista posee conexiones del tipo banana independiente de 4mm. El mando debe únicamente administrar la corriente suministrada por la pista. La regulación del voltaje suministrado debe ser controlada manualmente por el piloto. El control automático del mando no está permitido. Cualquier fallo en el mando del piloto será considerado como avería del coche.

2.14. VOLTAJE

Generalmente se competirá a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación DS P2/12, ajustable a voluntad antes o durante el tramo, por el mismo piloto, a cualquiera de los valores siguientes: 5,7,10,12,14,15,16,17,18,19,20,22 voltios y 2 Amperios. En alguna prueba la marca de las fuentes y valores del voltaje pueden variar.

2.15. VERIFICACIONES

Se habilitará un parque cerrado de verificaciones donde la organización verificará todos los coches inscritos. Esta tarea será realizada por 3 miembros de una Comisión Verificadora a designar por el colectivo de clubes organizadores, de los cuales uno de ellos deberá pertenecer obligatoriamente a la organización de cada prueba. Asimismo, la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado. Al final de cada rally, se verificarán los tres primeros clasificados de cada categoría, además de los que la Organización considere oportuno. No descubrir una infracción en una primera verificación no exime de la sanción correspondiente en caso de ser descubiertas con posterioridad.

2.16. MANIPULACIONES Y REPARACIONES

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) ya sea para ponerlo a punto o reparar en caso de accidente, exceptuando: Carrocería y chasis (el cambio de motor penaliza).

Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse:

- Delante del responsable del parque cerrado, dos minutos antes de cada sección.
- Delante de un verificador o jefe de tramo, antes de efectuar un tramo.
- Delante de un organizador, en caso de avería grave, después de terminar la sección o etapa y con el permiso explícito del responsable de parque cerrado.
- Entre tramos el coche no puede ser manipulado, tampoco puede serlo fuera de la zona de pistas o fuera de la vista de la organización. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.

2.17. CLASIFICACIÓN FINAL

El ganador del rally o de la categoría es el piloto que sumando todos los tiempos efectuados en las etapas obtenga el menor tiempo entre todos los coches del rally o de su categoría.

En caso de empate al final del rally, decidirá el mejor tiempo en el primer tramo de la 1ª etapa; si el empate persiste, se compararán los tiempos en el 2º, y así sucesivamente.

2.18. SANCIONES

Las sanciones podrán acarrear la exclusión de la prueba o una penalización en forma de tiempo a añadir al cómputo general, y que serán anotadas en el carné de ruta.

Pueden ser administrativas o técnicas, y en casos donde varias penalizaciones puedan ser aplicadas, será impuesta la de mayor grado o las dos.

PENALIZACIONES ADMINISTRATIVAS:

Conducta incívica o antideportiva. Exclusión.

Pérdida o falsificación del carné de ruta. Exclusión.

Modificar las condiciones de la pista sin permiso. Exclusión.

Tocar un coche en el parque cerrado sin permiso. Exclusión.

Manipulación coche fuera zonas autorizadas Exclusión.

Negarse a ejercer de Juez de tramo. Exclusión.

Acumulación de más de 5 minutos de penalización. Exclusión.

Retardo en la entrada al parque cerrado 10” / minuto.

Retardo en la entrada del control horario. 10” / minuto.

Pérdida del dorsal. 30”.

Colocación del coche salido en lugar diferente. 10” / por pista.

Ser adelantado por otro participante 10”/coche

Salir antes de la señal de salida de cada tramo 30”

PENALIZACIONES TÉCNICAS 1/32:

Cambio de chasis y/o carrocería durante el rally. Exclusión.

Modificaciones no permitidas. Exclusión.

Uso de elementos prohibidos. Exclusión.

Mando no reglamentario. Exclusión.

Anomalías en el motor. Exclusión.

Uso de imanes suplementarios. Exclusión.

Chasis deformado (N) o modificado irregularmente (Kc) Exclusión.

Falta de cristales. Exclusión.

Carrocería incorrecta (WRC/Kc) o modificada (Gr-N) Exclusión.

Incumplimiento de peso en carrocería (Kc/N) Exclusión.

Ejes, ruedas o guía no reglamentarios. Exclusión.

Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo. Exclusión.

Modificaciones en transmisión. (Gr. N) Exclusión.

Falta de plástico portaluces o soporte de imán (Gr. N) Exclusión.
Uso de aditivos **en la pista**. Exclusión.
Neumáticos no correctos. Exclusión.

Falta de piloto y/o copiloto 30”
Piloto y/o copiloto no reglamentarios 20”
Cristales no reglamentarios 30”
Llantas cubiertas parcialmente por el neumático 30”
Modificaciones o falta de correas en 4x4 (gr.N) 30” / unidad
Incumplimiento cotas o peso carrocería (Wrc, Kc) 30”/mm/gr
Ruedas no tocan en la pista o no giran libremente 20”
Cables de guía visibles frontalmente en reposo 20”
Cojinetes no reglamentarios (Kc,N) 20” / unidad
Falta de retrovisor 10”/unidad
Faros auxiliares no pares (W,A,SK Kc,) 10”
Número de dorsales o placas de rallye no reglamentarias 10”/unidad
Aletines no rígidos (W,A,SK) 10”
Falta de ópticas o pilotos traseros 10” /unidad
Falta de tornillería en el chasis (N) 10” /unidad
Falta de elementos decorativos originales (N,) 10” /unidad
Ruedas que sobresalgan de la carrocería (W,A,K, Kc) 10” /mm
Exceso de peso (N) 10” /gr.
Llantas diferentes (Kc y N). 10” /unidad.

No se aplicarán las sanciones si las deficiencias son corregidas antes del cierre del parque.

El cambio de motor implica la penalización de tiempo máximo en todos los tramos restantes de la etapa en que se ha producido el cambio.

Los casos no previstos serán determinados por la organización.

2.19. RECLAMACIONES

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación a la Organización contra un coche o piloto, deberá dirigirse al Director de Carrera y acompañar un depósito de 30 €, que serán devueltos en caso de que la reclamación sea aceptada y prospere. El plazo para presentar reclamaciones se inicia al finalizar la última etapa de cada sesión y finaliza 15 minutos después.

2.20. DERECHOS DE LA ORGANIZACIÓN

La organización se reserva el derecho de modificar o ampliar este reglamento con anexos publicados en la web o la dirección de carrera. En los casos con diversas interpretaciones, prevalecerá el criterio del Director de carrera. Queda reservado el 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. La Organización no se hace responsable de los daños ocasionados a personas o cosas por parte de terceros. Los casos no reflejados en este reglamento quedan a criterio del comité deportivo de la prueba.

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