

Raids GRUPO T-3 Coches preparados (1:32)**REGLAMENTO TÉCNICO****1.- MODELOS ADMITIDOS:**

Se admiten las réplicas de coches de RAID y TT participantes en cualquier RAID ó Rallye TT desde 1950 hasta la actualidad. En caso de duda deberá demostrarse la participación del vehículo en algún Rallye y la homologación del mismo por la FIA.

2.- CARROCERIA :

ESCALA: Todas las carrocerías deben tener una escala comprendida entre 1/30 y 1/34. Debe cumplir con los modelos admitidos. Estos coches deberán conservar todos los elementos y características de los modelos reales o en su defecto asemejarse a la realidad.

MATERIAL: Fabricada en plástico o resina rígida. Debe ser consistente y opaca.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS:

Se permite eliminar o añadir faros supletorios (en numero par y no podrán sobresalir mas de 5mm. de la carrocería), antenas, retrovisores (si vienen por separado de la carrocería) y escobillas de limpiaparabrisas. La carrocería debe tapar todos los elementos mecánicos visto el coche verticalmente o a través de los cristales, excepto las ruedas. Queda prohibido el alargamiento o deformación de capo, pudiéndose modificar los pasos de ruedas. En caso de llevar aletines, estos deberán ser de material rígido y de la forma del paso de ruedas.

DECORACIÓN: El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. Es obligatorio la inclusión de 2 dorsales (lateral izquierdo y lateral derecho) y una placa de rallyes. Deberán conservar los cristales del parabrisas y las lunas laterales, del piloto y copiloto, de plástico rígido o semirígido y translúcidas, pudiendo ser opacas y de cualquier material las laterales y traseras. Deberán llevar un mínimo de dos faros en la carrocería de color blanco, plata o amarillo. También debe llevar dos pilotos posteriores de color rojo colocados simétricamente y en el lugar original del coche reproducido.

HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería. Deberá tener un habitáculo interior o cockpit, para separar la carrocería del chasis de forma que no permita la visión de elementos mecánicos del coche. En su interior, situados de manera lógica y tridimensional, se ubicarán el piloto (con volante) y copiloto (con bloc de notas), formados por casco, busto y brazos.

PILOTO:

· Debe ser pintado lógicamente en el que se identifique el busto y cabeza. Siendo de diferente color que el resto del habitáculo.

COPILOTO:

· Debe ser pintado lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y bloc de notas. Siendo de diferente color que el resto del habitáculo.

3.- CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Libre.

POSICIÓN DEL MOTOR: Paralelo al sentido de marcha.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: Está permitido el lastre adicional, la cantidad y la ubicación es libre, pero siempre situado por encima del plano del chasis o en su defecto que el lastre no pueda ser visto con el coche apoyado en pista.

SOPORTE DE GUIA: libre.

SOPORTE DE CARROCERIA: libre.

4.- TRANSMISION:

TIPO: Libre del tipo 4x4 o 4x2.

PIÑON: Libre.

CORONA: Libre.

SISTEMAS DE FRENADO: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional. No se interpretará como freno un sistema automático de limpieza de las ruedas.

5.- EJES:

EJES: Libre, las dos llantas del eje trasero deberán estar fijadas a un eje rígido.

COJINETES: Libres. Quedan prohibidos los rodamientos a bolas.

6.- RUEDAS:

· Las 4 ruedas deben girar libremente y apoyar en la superficie de la pista en posición estática.

· Deben estar compuestas de llanta y neumático y con un diámetro mínimo de **22 mm**.

· El neumático deberá ser completamente fabricado en goma caucho natural negra. Deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. Se pueden limar, dibujar, rebajar, y cortar mientras se puedan reconocer. No podrán incluir ningún tipo de clavos. Anchura mínima de rodadura **8mm**.

· Las llantas deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería con un diámetro mínimo de **14 mm**, pudiendo ser de cualquiera marca comercial, sin modificación alguna..

· Las ruedas deben estar fijas al eje y girar conjuntamente con el eje o semieje.

7.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libres.

GUIA: Única y con emplazamiento, material y tipo libre. No podrá sobresalir del parachoques delantero ni aún tapándolo con una parrilla de faros. No se permiten los avances de carrocería por delante del parachoques.

TRENCILLAS: Libres.

8.- MOTOR:

FABRICANTE: Del tipo compacto de caja cerrada con un máximo de 30000 rpm. a 12V. según datos del fabricante: SCALEXTRIC Tecnitoys, (RX-6, RX-10, RX-41, RX-81, Pro Turbo, Proturbo +), NINCO (NC1, NC2, NC3, NC4, NC5, NC7), FLY, CARRERA EVOLUTION, MRRC (Rabbit, Fox, Turbofire, Supersport), SUPERSLOT, PINK KAR, REPROTEC (MINI, RT, NITRO, CLIMAX), SCALEAUTO (SC-01, SC-03, SC-04, SC-05, SC-06), CARTRIX (TX, FX, X-perimental, TZ, SH),

SLOT-IT (V12/2, Boxer), PROFESSOR MOTOR (PMTR1500, PMTR1501), PROSLOT (Evo1, Evo2, Evo3, Evo4), TEAM SLOT (TS-3, TS-4, TS-5, TS-6).

CARACTERISTICAS: Será de estricta serie sin modificación alguna debiendo respetar sin modificación los componentes que originalmente se suministran en cada motor (a EXCEPCION de la longitud del eje del inducido que podrá ser recortado y/o alargado): 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. Se podrá suprimir los elementos antiparasitarios que este lleve de origen. 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, se medirá la potencia del imán en todos los vehículos según baremo organizativo estipulado

9.- PESOS Y MEDIDAS:

· La Carrocería debe tener una longitud máxima de **150mm**. (incluidos todos los alerones, spoilers, luces)

· La Carrocería debe tener una anchura máxima de **65 mm**. (incluidos los alerones y aletines)

· La Carrocería debe tener un peso mínimo de **15 gr**.

· El Coche debe tener una anchura máxima de **70 mm** (incluyendo ruedas y tapacubos).

10.- DISPOSICIONES GENERALES:

· Los casos no reflejados en este reglamento deportivo y técnico quedan a criterio de la organización.

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

· Las novedades de coche que vayan saliendo de las diferentes marcas, serán homologadas automáticamente siempre que cumplan el presente reglamento. En caso dudoso no serán homologadas exceptuando un anexo al presente reglamento.

Raids GRUPO T-3 Coches preparados (1:32)**REGLAMENTO DEPORTIVO****1.-PISTAS:**

Fabricadas en Plástico de la marca NINCO acondicionadas especialmente con Gofio Canario (Harina de Cereales) y otros materiales naturales de dificultad. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo o material en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización.

2.-DESARROLLO DE LA CARRERA:

Carrera: El desarrollo de un RAID consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos de una etapa CLASIFICATORIA y una etapa FINAL. Para establecer el orden de salida de una etapa clasificatoria, se disputará un idéntico tramo PROLOGO para cada una de ellas que será recorrido por los pilotos participantes según orden inverso de dorsal o inscripción (Último en inscribir, Primero en salir) u orden de clasificación del campeonato de RAIDS, si es el caso, y por grupos de preparación, primero Grupo T-3 y a continuación Grupo T-1. La etapa clasificatoria comenzará con el participante que haya realizado el peor tiempo de su grupo de preparación en el tramo prólogo y así sucesivamente hasta terminar con el participante con mejor tiempo. Los mejores pilotos de las etapas clasificatorias disputarán la etapa FINAL, cuyo orden de salida será establecido por el orden de tiempos obtenidos en el global de todas las etapas clasificatorias (Scratch), empezando por el clasificado con el mejor tiempo y así sucesivamente.

Tramo: Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en él. Para verificar el buen funcionamiento de ellos un “coche cero” de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada etapa. Si el “coche cero” recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista.

Etapas Clasificatorias: Cada etapa clasificatoria consta de una pasada por un tramo prólogo que establece un orden inicial de salida, más otra pasada por todos los tramos del recorrido principal que establecen la toma de tiempos general. Se disputarán durante el Viernes por la Tarde y toda la jornada del Sábado, divididas en Mañana y Tarde. Un piloto únicamente podrá participar durante una de estas etapas clasificatorias con un solo coche y grupo, cada una de ellas tiene unas plazas limitadas con lo que es necesario realizar una PRE-INSCRIPCIÓN. Un coche inscrito en un grupo ha de mantener las características de ese grupo durante todo el rallye.

Etapas final: Se disputará durante el Sábado Tarde/Noche. Se clasifican para la final los 30 mejores pilotos de las etapas clasificatorias de entre todas las categorías del RAID y según el siguiente baremo:

Grupo T-1 Serie NINCO: 12 Coches mínimo.

Grupo T-3 Preparados:

Inscritos	1 a 6	7 a 10	11 a 15	16 a 20	> 20
Clasifican	3	4	7	10	12

Se clasificarán también los 3 primeros infantiles y las 3 primeras Damas, aunque si estos ya están clasificados directamente en grupo T-1 dejarán sus respectivos lugares al siguiente grupo T-1 de la clasificación.

Si aplicando estos baremos no se cumplen las 30 plazas de la etapa FINAL, el resto se completará por orden de Scratch del global de las etapas clasificatorias.

La ausencia o retirada de un piloto antes de disputar la etapa final facultará al siguiente piloto no clasificado la disputa de la misma.

Carnet de Ruta y distintivos: El carnet o tarjeta de ruta es un documento que identifica al piloto, donde quedan anotados los tiempos de los tramos, controles horarios y distintas penalizaciones o bonificaciones. El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo.

Control horario: El recorrido global de cada etapa deberá cumplirse en un tiempo determinado por la organización. En el carnet de ruta estarán anotadas las horas de salida y llegada teórica. En el caso de llegar a un tramo y encontrarlo ocupado por un piloto o pilotos precedentes, los controles aplicarán una bonificación de 1' por piloto, ampliando así el control horario.

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 carnet de ruta el tiempo máximo como tiempo del tramo.

Clasificación final: El ganador es el piloto que sumando todos los tiempos efectuados en las etapas clasificatorias y en las etapas finales obtenga el menor tiempo de entre todos los coches de esta categoría.

Carnet de piloto: Será obligatorio llevarlo en un lugar visible frontalmente durante todas las etapas clasificatorias y en el desarrollo de la carrera final.

3.-EMPATES:

En caso de empate al final del rallye, decidirá el mejor tiempo en el primer tramo de la etapas final.

4.-COMISARIOS:

La función de los comisarios – ayudantes de pista será la de poner los coches en el carril, si éstos se salen, durante todos los tramos. Cada piloto podrá aportar sus propios ayudantes con un máximo de 3. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente, o será penalizado con **10"** por tramo de pista adelantada.

5.-MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) durante todas las etapas clasificatorias ya sea para poner a punto o repararlos en caso de accidente, exceptuando: Carrocería, chasis y motor. Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse en:

- Delante del responsable del parque cerrado, dos minutos antes de cada etapa.
- Delante de un verificador, antes o después de efectuar un tramo.
- Delante de un organizador, en caso de avería grave, después de terminar la 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.

6.- VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Se habilitará un parque cerrado de verificaciones donde la organización verificará todos los coches inscritos. Así mismo la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado.

Parque cerrado: Los coches permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado. Los vehículos deben entrar en el parque cerrado íntegros. Durante los dos minutos previos a la salida, el piloto podrá efectuar las reparaciones oportunas. Al final de cada etapa el coche deberá entrar de nuevo en el parque cerrado.

Reclamaciones: Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante ésta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 € durante los 30 minutos posteriores al final de la competición. En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

Penalizaciones administrativas:

Exclusión:

- Conducta no cívica o antideportiva.
- Pérdida o falsificación del carnet de ruta.
- Modificación de las condiciones de las pistas.

- Manipulación del coche fuera del parque cerrado.

Penalizaciones temporales:

- Retraso en la entrada del parque cerrado 10"/minuto
- Retraso en la llegada al control horario 10"/minuto
- Retraso en la hora de salida 10"/coche
- Pérdida del dorsal 30"
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente 10"/tramo pista

Penalizaciones técnicas:

Exclusión:

- Mando no reglamentario.
- Anomalías en el motor.
- Cambio de chasis, carrocería o motor durante el rallye.
- Uso de imanes suplementarios o aditivos.
- Carrocería o cristales no reglamentarios.
- Modificaciones no permitidas.
- Ejes o guía no correctos.
- Chasis deformado.
- Neumáticos no correctos.
- Mecánica a la vista o falta de habitáculo.
- Uso de elementos prohibidos.

Penalizaciones temporales:

- No paro del coche después de la finalización del tramo 10"/pista
- Incumplimiento medidas carrocería, neumáticos o ejes 20"/mm
- Piloto y/o copiloto no reglamentarios 30"
- Número de dorsales o placas de rallye no reglamentarios 10"/unidad
- Falta de plástico portaluces 20"
- Ruedas no tocan o no giran libremente 30"
- Llantas cubiertas parcialmente 20"
- Aletines no rígidos 20"
- Falta de retrovisor 10"/unidad
- Falta de ópticas o pilotos traseros 10"/unidad

7.-VOLTAJE:

- Se competirá a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación DS.P2 ajustable por el mismo piloto a cualquiera de los valores siguientes: 6, 9, 12, 15, 18 voltios.

8.-HORARIOS:

- Viernes por la Tarde:
19:30 – 19:55 Entrada de coches a Parque Cerrado
20:00 Salida Prólogo y Clasificatoria Primera
- Sábado por la Mañana:
09:00 – 09:25 Entrada de coches a Parque Cerrado
09:30 Salida Prólogo y Clasificatoria Segunda
- Sábado por la Tarde:
15:00 – 15:25 Entrada de coches a Parque Cerrado
15:30 Salida Prólogo y Clasificatoria Tercera
19:00 – Salida Etapa Final

9.-PREMIOS:

- Los establecidos en la convocatoria de la competición.

10.- DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición.
- 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.