

Raids GRUPO T-1 Coches de Serie NINCO (1:32)**REGLAMENTO TÉCNICO****1-. MODELOS ADMITIDOS:**

Se admiten las siguientes réplicas de coches de Raid, fabricados por **NINCO**:
Mitsubishi Pajero-Montero y nuevos modelos que se irán homologando.

2-. CARROCERIA :

ESCALA: Estos coches deberán conservar todos los elementos y características de los modelos sacados de caja a excepción de lo que se especifica en las siguientes apartados de este reglamento, queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería.

MATERIAL: Fabricada en plástico por **NINCO**. No está permitido el aligeramiento de ningún tipo de la carrocería y sus componentes.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS:

Estos coches deberán conservar todos los elementos y características de los modelos sacados de caja. Se permite añadir faros supletorios (en numero par), antenas, retrovisores (si vienen por separado de la carrocería)

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. Deben conservar los cristales transparentes.

HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería y debe ser el original que el fabricante de la carrocería suministra en el coche completo. No es posible modificarlo o forzarlo de ninguna manera.

PILOTO:

- El piloto original.
- Puede ser pintado, mientras sea lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

COPILOTO:

- Es obligatorio en los vehículos que lo incorporan de serie.
- Puede ser pintado, mientras sea lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y bloc de notas.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Únicamente se permite utilizar el chasis original que el fabricante aporta junto a la carrocería sin modificación alguna.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original que se monte en el chasis, puede estar fijado mediante cola o cinta adhesiva.

SUSPENSIONES: Obligatorias en los coches que las equipan de serie, se permite el intercambio de amortiguadores (Rojos, Azules

y Amarillos), siempre que sean originales **NINCO**.

IMANES: Prohibido los imanes suplementarios, aunque el vehículo los incorpore de serie. Sólo se permiten los imanes del propio motor

LASTRE: No está permitido el lastre adicional.

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.

4-. TRANSMISION:

TIPO: Original en cada vehículo.

PIÑON: Original suministrado de serie.

CORONA: Original suministrado de serie. Se permite asegurar con cola la unión entre el eje y la corona.

POLEAS: Se permite el intercambio, (Rojas y negras), siempre que sean originales y Fabricadas por **NINCO**.

5-. EJES:

EJES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por **NINCO**.

COJINETES: Originales en cada vehículo. Se prohíbe fijarlos al chasis con cola.

6-. RUEDAS:

- Las 4 ruedas deben apoyar en la superficie de la pista.
- Deben estar compuestas de llanta y neumático.
- El neumático deberá estar fabricado en goma negra o caucho, y estar comercializado por **NINCO** exclusivamente para esta categoría de Raid. 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.
- Las llantas pueden ser de cualquiera de las suministradas por **NINCO**. No está permitido modificarlas. Las 4 llantas deben de ser idénticas en diseño y dimensiones entre sí.
- Las llantas, montadas en el eje podrán sobresalir en 1mm. por lado como máximo de la anchura total del paso de ruedas de la carrocería.
- Las ruedas deben estar fijas al eje y girar conjuntamente con el eje .

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES – CONEXION al MOTOR: Original suministrado por **NINCO**. Se permite modificar la longitud de los cables.

GUIA: Debe ser única Original suministrada por **NINCO** y situada en la posición original que para

ella esté preparada en el chasis. Se permite rebajar la parte inferior en 1 mm. y también los laterales.

TRENCILLAS: Libres dentro de las comercializadas por **NINCO**.

8-. MOTOR:

FABRICANTE: Del tipo compacto, fabricados por **NINCO** (NC-7), siempre que el coche lo permita, sin forzar ni modificar el chasis y sin modificar el motor, eje o piñón.

CARACTERISTICAS: 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. Se podrá suprimir los elementos antiparasitarios que este lleve de origen. No se puede modificar la longitud del eje en ningún sentido. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor. Se medirá la potencia del imán en todos los vehículos según baremo organizativo estipulado.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

- Se permite un aumento de peso de +4 gramos debido a la decoración.

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-1 Coches de serie NINCO (1:32)**REGLAMENTO DEPORTIVO****1.-PISTAS:**

Fabricadas en Plástico de la marca NINCO acondicionadas especialmente con Harinas 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 durante un determinado número de minutos establecidos por la organización cada uno de los cuatro tramos de la sección de competición en la que se ha inscrito el piloto y en dos etapas. El orden de salida de la primera etapa de una sección de competición se establecerá según orden inverso de dorsal o inscripción (Último en inscribir, Primero en salir) u orden de clasificación del campeonato de RAIDS (Último clasificado, Primero en salir), si es el caso, y por grupos de preparación, primero Grupo T-3 y a continuación Grupo T-1. El orden de salida de la segunda etapa se establecerá según el Scratch obtenido de la disputa de la primera.

Tramo: Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos. 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.

Sección de Competición: Cada sección de competición consta de dos pasadas (etapas) por todos los tramos del recorrido que establecen la toma de tiempos general para el piloto en la carrera. 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 secciones de competición con un solo coche y grupo de preparación. Si el piloto decide participar con dos coches, estos deberán ser de diferente grupo de preparación y estará obligado a competir en la primera sección de competición de su elección con el Grupo de preparación T-1 Serie y en la segunda sección de competición con el Grupo T-3 Preparados. Cada sección de competición 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 raid.

Carnet de Ruta y distintivos: El carnet o tarjeta de ruta es un documento que identifica al piloto, donde quedan anotados el número de pistas recorridas de los tramos, los 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. **Clasificación final:** El ganador de cada grupo de preparación es el piloto que recorra más número de pistas en la disputa de los tramos de su sección de competición y en las dos etapas de entre todos los coches de su 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 raid, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el primer tramo de la primera etapa.

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 2. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente, o será penalizado con **10 pistas** 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 ya sea para poner a punto o repararlos en caso de accidente, EXCEPTUANDO: Carrocería, chasis, soporte de guía, ejes, llantas 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 pistas x minuto.
- Retraso en la llegada al control horario +10 pistas x minuto.
- Retraso en la hora de salida +10 pistas x coche.
- Pérdida del dorsal + 30 pistas.
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente 10 pistas x tramo de pista.

Penalizaciones técnicas:

Exclusión:

- Mando no reglamentario.
- Anomalías en el motor.

- Cambio de chasis, carrocería, soporte de guía, ejes, llantas 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 pistas x tramo de pista
- Incumplimiento medidas carrocería, neumáticos o ejes +10 pistas x milímetro.
- Piloto y/o copiloto no reglamentarios, +30 pistas.
- Número de dorsales o placas de rallye no reglamentarias, +10 pistas x unidad
- Falta de plástico portaluces, +20 pistas.
- Ruedas no tocan o no giran libremente, +30 pistas.
- Llantas cubiertas parcialmente, +20 pistas.
- Falta de ópticas o pilotos traseros +10 pistas.

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:
17:00 – 18:00 Entrada de coches a Parque Cerrado
18:05 Salida Pilotos Sección Primera.
- Sábado por la Mañana:
10:00 – 11:00 Entrada de coches a Parque Cerrado
11:05 Salida Pilotos Sección Segunda.
- Sábado por la Tarde:
17:00 – 18:00 Entrada de coches a Parque Cerrado
18:05 Salida Pilotos Sección Tercera.
21:00 – Clasificaciones y Entrega de Trofeos.

9.-PREMIOS:

- Los establecidos en la convocatoria de la competición.
- Trofeo y Diploma a los 3 primeros clasificados del Grupo T3 Preparados.
- Trofeo y Diploma a los 3 primeros clasificados del Grupo T1 Serie NINCO.
- Trofeo y Diploma a los 3 primeros clasificados INFANTILES del Grupo T1 Serie NINCO.

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.