

RAID SLOT

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-SLOT consiste en recorrer durante un determinado número de minutos establecidos por la organización cada uno de los tramos de la sección de competición en la que se ha inscrito el piloto y en una sola etapa.

Tramos: Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos. Los tramos están agrupados de dos en dos (1-2, 3-4, etc...) estando ocupados simultáneamente por dos pilotos que comparten el circuito y que aportan cada uno un copiloto. Un participante no puede escoger recorrer individualmente los tramos de un circuito. Esto solo podrá suceder por causas excepcionales (falta de inscripciones, ausencia de un piloto, fallo de un tramo...), y siempre con el consentimiento del director de carrera. Para verificar el buen funcionamiento de ellos un “coche cero” de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección de competición. 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. Los tramos se “mancharán” en cada sesión de competición de forma aleatoria a criterio de la organización.

Sección de Competición: Mañanas o Tardes, según los días de competición establecidos por la organización en la convocatoria de la prueba. Cada sección de competición tiene unas plazas limitadas con lo que es aconsejable realizar una pre-inscripción.

Hora de Entrada: La organización del RAID establecerá para cada piloto y coche participante una *hora de entrada en competición*, agrupando a los pilotos inscritos en parejas para darles una salida a carrera común de dos en dos. La hora de entrada en competición podrá ser elegida por el piloto al formalizar su pre-inscripción y dentro de las disponibles en el tramo horario fijado por la organización para la sección de competición elegida. La organización se reserva la posibilidad de modificar la hora de entrada a competición de un participante para agruparlo con otro con salida posterior. En caso de conflicto con otro participante en la asignación de la hora de entrada a competición, la organización del Raid otorgará prioridad a la elección del piloto con mejor clasificación en mismo Raid de la temporada anterior. Se recomienda hacer acto de presencia al menos 15 minutos antes de la Hora de Entrada asignada.

Inscripciones: La organización del RAID establecerá un periodo de pre-inscripciones anticipadas para que los pilotos formalicen su participación en el Raid, el cual tiene un número de plazas limitadas para cada sección. En el caso de que la convocatoria del Raid admita dos coches por participante, será obligatorio que el primer vehículo en competición sea de la Categoría T1 NINCO 1/32 y el segundo de otra categoría diferente. Igualmente, la organización también aceptará inscripciones “in-situ” durante la misma sección de competición aunque condicionadas a las plazas y horarios disponibles no cubiertos en los periodos de pre-inscripción. La organización publicará periódicamente en la página web oficial (www.almodeli.com) la lista de los pilotos ya pre-inscritos en el RAID con sus horas de entrada a competición. La formalización de una pre-inscripción para el RAID es un compromiso de concurso y participación en firme entre el piloto que la ha solicitado y la organización de la competición. Una pre-inscripción deberá ser confirmada por el piloto participante mediante el correspondiente ingreso en

una cuenta bancaria (notificada por la organización al abrir el periodo oficial de pre-inscripciones) del importe total de las pre-inscripciones a las que tiene derecho, especificando el piloto su nombre y apellidos y el concepto “RAIDSLT” al efectuarla. Todas las pre-inscripciones que no hayan sido confirmadas mediante este procedimiento antes del cierre del periodo al que están sujetas serán anuladas. La organización se reserva el derecho de aplicar las medidas que considere oportunas ante el incumplimiento de la pre-inscripción por parte de un piloto participante y sin una causa de fuerza mayor justificada (accidente, enfermedad). Un coche inscrito en un grupo de preparación ha de mantener las características de ese grupo durante toda la competición.

Control de Salida de Tramo: Los tramos, al estar agrupados de dos en dos, cada pareja en un mismo circuito (1-2, 3-4, etc...), deberán disputarse por dos pilotos participantes de forma conjunta. No se podrá acceder a los dos tramos siguientes hasta que ambos pilotos no hayan disputado los dos tramos anteriores. Los coches deberán realizar la Salida de cada tramo de forma sincronizada y conjunta disponiendo para ello, y a criterio de los pilotos participantes, de un margen de hasta 1 vuelta como máximo entre la salida del primer coche y el segundo. El control de vueltas electrónico será independiente por tramo/carril.

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

Carnet de piloto: Será obligatorio llevarlo en un lugar visible frontalmente durante toda la sección de competición en la que participa

Control horario: El recorrido global del RAID deberá cumplirse en un tiempo determinado por la organización. En el carnet de ruta estarán anotadas las horas de salida y llegada teórica.

Clasificación final: El ganador de cada grupo de preparación es el piloto que recorra más distancia, contada en número de pistas, en la disputa de todos los tramos de la RAID y de entre todos los coches de su categoría.

Empates: En caso de empate al final del RAID, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el primer tramo. En caso de nuevo empate, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el siguiente tramo. Y así sucesivamente.

3.-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 deberá aportar su propio ayudante de pista y **1 sólo** como máximo, a excepción de aquellos tramos en los que la organización considere la necesidad de aportar algún comisario más y que será facilitado por la propia organización. 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.

4.-MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) únicamente durante la disputa del RAID ya sea para ponerlo a punto o repararlo en caso de accidente y exceptuando los siguientes elementos: Carrocería, chasis y motor que no podrán ser en ningún caso substituidos por otros. Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse delante de un verificador de la organización, nunca fuera de la zona de pistas y no podrá afectar al control horario del RAID. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.

5.- VERIFICACIONES:

Se establecen dos controles de verificaciones técnicas para todos los coches participantes. El primero, a la entrega del coche a la organización durante la hora asignada al piloto

REGLAMENTO DEPORTIVO

de entrada a competición. Y el segundo, al finalizar el piloto su carrera y hacer entrega a la organización de la hoja de ruta con los resultados obtenidos. Los coches deberán entregarse abiertos, carrocería y chasis por separado. Así mismo, la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado.

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 área de competición.
- Actitud antideportiva o falta de competitividad en la disputa conjunta de un tramo.

Penalizaciones temporales:

- Retraso en la Hora de Entrada a Competición: -200 pistas x minuto (Si el retraso es superior a 10 minutos conllevará la exclusión).
- Retraso en la llegada al Control Horario por Tramo: -100 pistas x minuto.
- Incumplimiento del Control de Salida de Tramo: -100 pistas x coche.
- Pérdida del dorsal: -100 pistas.
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente: -50 pistas x tramo de pista.

Penalizaciones técnicas:

Exclusión:

- Mando no reglamentario.
- Anomalías en el motor.
- Cambio de chasis, carrocería o motor.
- 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: -50 pistas x tramo de pista
- Incumplimiento de medidas de carrocería, neumáticos o ejes: -500 pistas x milímetro.
- Piloto y/o copiloto no reglamentarios: -500 pistas.
- Número de dorsales o placas de rallye no reglamentarias: -200 pistas x unidad
- Falta de plástico portaluces: -300 pistas.
- Ruedas no tocan o no giran libremente: -500 pistas.
- Llantas cubiertas parcialmente: -300 pistas.
- Falta de ópticas o pilotos: -500 pistas.

6.-VOLTAJE:

- Se competirá a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación DS.P2/12 individuales por tramo y ajustables por el mismo piloto en el rango de valores siguiente: 5,7,10,12,14,15,16,17,18,19,20 y 22 voltios.

7.- 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.