

RESISTENCIA EN MADERA (1:24)

1-. PISTA:

Circuito permanente de velocidad en madera, de 48 mts. de cuerda y 6 carriles compensados a escala 1/24. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización.

2-. DESARROLLO DE LA CARRERA:

Para un desarrollo de la carrera con el máximo de igualdad entre los participantes, éstos deberán coger un motor (ya rodado) por sorteo entre los ofrecidos por la organización, siendos éstos ya verificados con anterioridad y anotadas sus características en una tabla pública. En caso de rotura de motor, la organización facilitará un segundo motor al equipo participante.

Equipos: Los equipos estarán formados por **3 pilotos**.

Entrenos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes en la carrera y en función del horario de desarrollo de las competiciones. Si hay más de 6 equipos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril.

Entrenamientos Oficiales: Todos los equipos inscritos deberán realizar una manga clasificatoria para obtener su tiempo de entrenos oficiales: **Cada equipo inscrito aportará 2 pilotos para realizar estos entrenos oficiales que consistirán en rodar durante 1 minuto y en solitario cada uno de ellos, por un carril elegido por el director de carrera, colocando el piloto su coche en cualquier tramo de la recta principal y por detrás del puente de control una vez haya sido llamado por el Director de Carrera. La media resultante de los dos tiempos obtenidos será el resultado del equipo en los “Entrenamientos Oficiales” y las mangas de la carrera se determinarán por este tiempo medio obtenido, eligiendo carril de inicio el equipo con mejor tiempo medio y así sucesivamente.** Después de los entrenamientos oficiales el coche será recogido por la organización y volverá a parque cerrado hasta el inicio de la carrera. Para establecer el orden de estos entrenamientos oficiales se aplicará el orden según el número obtenido en el sorteo de los motores entregados por la organización, comenzando el equipo con el motor número 1.

Warm up: Todos los equipos clasificados podrán rodar en su pista inicial **2 minutos** antes del comienzo de la 1ª. Manga de la carrera. Cualquier limpieza en las trencillas o neumáticos del coche podrá ser efectuada durante este periodo, siempre bajo el conocimiento de la organización y con los líquidos y materiales aportados por esta. Pero la configuración del coche no podrá ser variada en ningún momento.

Carrera: En función del número de equipos inscritos (mínimo 6, máximo 12) se establecerá una o dos carreras, celebrándose la primera el Sábado y la segunda el Domingo y aplicando el mismo horario de carrera en las dos. Hasta 8 equipos inscritos se disputará una sola carrera el Sábado estableciendo la rotación de carriles con la inclusión de los carriles “0” y “00”. Si los equipos inscritos son de 9 hasta 12 inclusive, se disputará una segunda carrera el Domingo. La asignación de mangas para las carreras será en función de los tiempos obtenidos en los entrenos oficiales, siendo los equipos con peor tiempo los primeros en disputar la carrera y así sucesivamente. Cada equipo disputará 12 mangas participando en 6 + 6 carriles donde se les irán sumando las vueltas. Los equipos (empezando por los peor clasificados en los entrenamientos oficiales) participarán durante **50 minutos** en cada uno de los seis carriles para completar la etapa diurna y durante **30 minutos** de nuevo en cada uno de los seis carriles para completar la etapa nocturna con las luces del coche operativas, de forma que se completen las 8 horas establecidas para la carrera. La organización dejará 5 minutos como máximo para cada uno de los cambios de carril. Un piloto escogido por el equipo para disputar un carril no podrá ser cambiado a no ser por fuerza mayor. Cada piloto de un equipo deberá disputar **4 carriles**. Los cambios de carril se efectuarán por la organización en el mismo lugar donde se han parado los coches una vez cumplido el tiempo. En el último cambio de carril se anotará la sección del circuito (coma) donde ha terminado.

Cambio de Carril: Los cambios de carril corresponderán a la serie 1-3-5-6-4-2-descansa”00”-descansa”00” (impares suben, pares bajan). Este sistema de cambio de carril proporciona que los equipos nunca tengan el mismo equipo al mismo lado durante la carrera. Es decir cada equipo tendrá una vez a la derecha y una vez a la izquierda el resto de los equipos participantes. El cambio de carril será efectuado por la organización, todos los equipos deberán anotar el piloto que disputa la manga antes que esta se inicie.

Etapas Nocturnas: Durante la disputa del primer carril de la etapa nocturna, todos los equipos que no hayan realizado la activación del sistema de luces de sus coches serán llamados por la organización para que lo activen. Para activar el sistema de luces se deberá parar en la zona de “pitlane”, sacar el coche del circuito, activar las luces y devolverlo a la zona de “pitlane”. Si fuese necesario desmontar alguna pieza del coche para activar las luces esto deberá realizarse en la zona de “pitbox” de las mesas de la organización.

Clasificación final: El ganador es el equipo que haya recorrido el mayor número de vueltas de todos los participantes. En caso de empate a vueltas, el resultado se determinará por la sección del circuito dónde ha terminado (la coma).

· Es obligación de todo piloto el respetar la Orden de “silencio” dada por un piloto participante o el Director de Carrera.

3-. EMPATES:

Carrera: En caso de empate en la carrera se consultarán las vueltas rápidas en carrera, el equipo con mejor tiempo se clasificará por delante.

Campeonato: En caso de empate al final del campeonato se consultaran los resultados de las dos carreras, el equipo con el mayor total de vueltas se clasificará por delante. En caso de nuevo empate el equipo con el mejor tiempo en los entrenos oficiales de la última prueba se clasificará por delante.

4-. COMISARIOS:

Los comisarios son siempre componentes del equipo que disputa la carrera. Hacer de comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras se está compitiendo. La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, y el lugar de asistencia del comisario será determinado por el número de carril en el que el equipo va a disputar la manga. 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. En caso de negación a asistir de comisario, se procederá a la parada del vehículo del equipo en la zona de boxes hasta la presencia de un comisario en la zona asignada. Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio de neumáticos obligatorio y de una penalización. Realizando la tarea de comisario queda expresamente prohibido: Comer, Beber, Fumar, Hablar por el móvil, establecer conversación o cualquier otra acción que bajo la supervisión del Director de Carrera sea considerada que afecta gravemente al desempeño de dicha función. Es obligación del Director de Carrera avisar a un comisario del incumplimiento de las normas, así como de sancionar al mismo con una penalización de entre **10 y 30 vueltas** por reiterado incumplimiento doloso de las mismas. En caso de ausencia o abandono se procederá a la exclusión del piloto de la carrera y del resto del campeonato, si es el caso. El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto o equipo para que se pueda tomar nota del suceso.

5-. MANIPULACIONES DEL VEHICULO:

Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado para los entrenos oficiales, si no es por expresa indicación del director de carrera y previa petición a este, si es el caso. Durante la carrera, únicamente se podrá manipular el coche por un piloto en tiempo real de carrera, no se podrá arreglar o manipular el mismo durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles, ni en las pausas, salvo expresa indicación del director de carrera al piloto. Todo el servicio de reparación en los coches debe efectuarse por 1 miembro del equipo perteneciente al equipo o 1 mecánico indicado. Si no se encuentran miembros del equipo presentes, deberá ser el piloto quien repare el vehículo nunca el comisario. Todas las reparaciones deben de efectuarse en un lugar indicado como “pit box” por los directores de carrera con los útiles y recambios verificados por la organización. Para cualquier parada en boxes se deberá informar a la organización y se deberá parar únicamente en el “pit lane” (a menos que el coche no pueda llegar a esta zona). En cualquier caso, un comisario nunca podrá abandonar su posición y su función para manipular un vehículo. El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del piloto y su equipo de la carrera. La rotura de piezas de carrocería (alerones o piezas de tamaño superior a **2 cm** de la carrocería) deberá ser fijadas de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera, siendo el director de carrera autorizado a parar un coche si cree que necesita fijar algún elemento de la carrocería, respetando la buena fe del equipo en parar y reparar el coche en las **15 vueltas** posteriores al incidente. (Excluidos tapacubos, retrovisores, faros, antenas y limpiaparabrisas). Durante la carrera se podrá sustituir cualquier elemento del coche a excepción de la carrocería, debiéndose de mantener las piezas originales. No obstante hay dos elementos (**motor y soporte de ejes**) que en caso de que se cambien implicará una sanción de **20 vueltas**, asimismo durante el cambio del motor no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo. La organización aportará aceite MURA (pin point oiler) para el engrase de los elementos mecánicos del coche, así como Alcohol 96° y gasolina para la limpieza de neumáticos. Cualquier otro líquido está prohibido.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Verificaciones: Antes de los entrenamientos oficiales el director de carrera procederá a una primera verificación de todos los vehículos, dejando en pista únicamente los que cumplan el reglamento técnico y posean la inscripción efectuada. Únicamente se podrá inscribir un coche por equipo. A la finalización de las Etapas Diurnas y Nocturnas (fin de carrera), los coches pasarán obligatoriamente una nueva verificación técnica.

Sorteo de Motores, entrega de ruedas y montaje: Se realizará un sorteo con todos los equipos presentes para la entrega de los motores aportados por la organización. Un vez entregados todos los motores y ruedas a los equipos participantes, estos dispondrán de **30 minutos** para el montaje de los mismos en los coches. Una vez

REGLAMENTO DEPORTIVO

finalizados los 30 minutos, el capitán del equipo deberá entregar el coche a la organización para su entrada en parque cerrado. El retraso en la entrega del coche supondrá una sanción de **5 vueltas** por cada minuto de retraso.

Parque cerrado: Una vez los coches estén verificados 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, salvo expresa indicación del director de carrera.

Reclamaciones:

Si por cualquier razón un equipo inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante esta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 €, como máximo 30 minutos posteriores al final del último cambio de carril. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

7-.PENALIZACIONES:

Se aplicará una sanción de entre **10 y 30 vueltas** en los siguientes casos por conducta antideportiva:

- Tocar el coche en el cambio de carril (excepto miembros organización).
- No informar a la dirección de carrera del piloto que participará en la siguiente manga o que este sea distinto al anotado.
- Cambio de piloto en mitad de manga.
- Reparar el coche en una zona no permitida.
- Gritar a la organización.
- Gritar mientras se está conduciendo, al 3er aviso de la organización en la misma manga.
- Cualquier conducta de pilotaje que la organización interprete que perjudica al buen desarrollo de la prueba.
- Tocar o volver a poner el coche fuera de la zona marcada como “pit lane”, sin autorización del director de carrera.
- **Perdida de mas de un 3% del peso inicial.**
- **Anomalia en la altura del chasis en una verificación.**

8-. VOLTAJE:

Se competirá a un voltaje fijo de **20 Voltios** con un margen de error de +/- 0.1 Voltio y regulado bajo fuentes DS Racing Products modelo DS Power 5 de 5 Amperios de potencia.

9-. PUNTOS:

Cada carrera es puntuable para el Campeonato de la categoría según la convocatoria de la competición, repartiéndose puntos entre todos los pilotos participantes.

10-. HORARIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición o campeonato.

11-. PREMIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición o campeonato.

12-. INSCRIPCIONES:

El coste de la inscripción será el establecido por el club organizador en la convocatoria de la competición.

13-. MANDOS:

- Se admiten mandos de cualquier marca comercial con distribución efectiva en España. Otros mandos de construcción privada o con modificaciones artesanales y sin distribución comercial en España, deberán ser homologados por la dirección técnica y deportiva del Club de Slot Almodeli-Aragón, solicitando el piloto la aprobación técnica del mando con suficiente antelación a la disputa de la competición.
 - La pista posee conexiones del tipo Banana independiente de 4mm. mediante las cajas “Stop & Go” de la marca DS Racing Products. La interpretación de colores es: Rojo = Cable Freno, Negro = Cable Cursor, Gris = Cable Máximo
 - El mando debe únicamente administrar la corriente suministrada por la pista.
 - Cualquier incremento del voltaje en la pista, en referencia al voltaje suministrado por el transformador no está permitido.
 - La regulación del voltaje suministrado debe ser controlado manualmente por el piloto. El Control automático por parte del mando no está permitido.
- ### 14-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:
- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días previos a 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.
 - Los casos no reflejados en este reglamento deportivo quedan a criterio de la organización.