

RESISTARRACO 2010

www.resistarraco.com

vers. 11-1-2010

REGLAMENTO DEPORTIVO

CAMPEONATO

El campeonato consta de un total de 9 carreras de resistencia por diferentes clubs de la provincia de Tarragona. La participación en las carreras implica la aceptación del reglamento deportivo-técnico y su desconocimiento no exime de su cumplimiento. Los casos no regulados en este reglamento que puedan surgir serán resueltos a criterio del club organizador de cada prueba.

CALENDARIO

22/23/24-enero	Reuslot - Reus
5/6/7-febrero	Slot Vilabella - Vilabella
26/27/28-marzo	Slot Vila-rodon - Vila-rodon
9/10/11-abril	Aloy Shop La Lira - El Vendrell
14/15/16-mayo	Slot Tortosa - Tortosa
4/5/6-junio	Slot Valls - Valls
16/17/18-julio	Ateneu Slot Racing - Vilafranca del Penedès
1/2/3-octubre	Aloy Shop Slot El Centre - Llorenç del Penedès
10/11/12-diciembre	Slot Cambrils - Cambrils

EQUIPOS

Constarán de dos pilotos que tendrán que correr el mismo número de mangas. En el caso de que un equipo se presente con más pilotos, podrá correr pero ninguno de los pilotos obtendrá puntuación.

CARRERAS

Duración de 2 horas en los clubs de 4 carriles y de 3 horas en los clubs de 6 carriles

MANGAS

El club organizador de la prueba establecerá las mangas correspondientes según el orden de inscripción de los equipos.

INSCRIPCIONES

Las inscripciones se anunciarán en la web con su día de apertura y cierre y se realizarán mediante el formulario adjunto. La lista oficial de inscritos se irá actualizando en la web. Solo se aceptará el cambio de manga cuando la petición se realice con suficiente antelación, y si hay posibilidad por parte de la organización y de los clubs de poder realizarlo. El precio de la carrera será de 20 € por equipo y se pagará el día de la carrera al club organizador.

CORRIENTE

La corriente será entre 11 y 13 voltios y será anunciada en la web con la presentación de la prueba. Será la misma en entrenos y en carrera.

ENTRENOS

Los días oficiales de entreno serán publicados en la web. En todos los circuitos y para los pilotos foráneos se permitirá solo un día de entreno durante los ocho días naturales anteriores al inicio de la carrera. A petición de los equipos y sin ninguna obligación por

parte del club organizador, el día de entreno de un piloto se podrá cambiar por otro que no sea “oficial” siempre y cuando ambas partes estén de acuerdo.

AVERIAS TÉCNICAS DE LA PISTA

En caso de avería de la pista se detendrá la carrera hasta su reparación. El club organizador de la prueba determinará en estos casos cómo proseguir la carrera y la conveniencia de compensar, si fuera necesario, a los equipos afectados

MECÁNICO

Puede desarrollar las tareas de mecánico cualquiera de los pilotos integrantes del equipo o algún compañero. Si el mecánico se encuentra de comisario y tiene que abandonar su puesto puede ser sustituido por otra persona.

REPARACIONES

Las reparaciones y cambios de piezas se realizarán en boxes durante tiempo real de carrera y nunca entre manga y manga. Se permite a los propios pilotos arreglar trencillas, neumáticos y posibles pequeños desperfectos desde el lugar de pilotaje, siempre y cuando no se utilice herramienta alguna.

RECLAMACIONES

Si un equipo desea formalizar una reclamación como consecuencia de un posible incumplimiento del presente reglamento por parte de algún equipo participante o por lo que considere una injusta aplicación del mismo, deberá hacerlo ante la organización de la carrera mediante escrito firmado. Irá acompañada de un depósito de 30 euros y deberá formalizarse antes del plazo máximo de 30 minutos tras la finalización de la prueba. Si prosperase la reclamación el depósito será devuelto al reclamante. Cualquier reclamación presentada fuera de tiempo no será tramitada. La dirección de carrera se reserva la opción de poder actuar de oficio en caso de apreciar cualquier anomalía durante la carrera.

INFRACCIONES Y SANCIONES

Después de una primera amonestación verbal y en caso de reincidencia se procederá a sancionar en función de la siguiente tabla:

- A) Sanción 5 vueltas
 - Deficiencia en las tareas de comisario
 - Molestar a los pilotos rivales de forma reiterada
 - Retraso en el puesto de comisario
 - Ejes con exceso de medida hasta 1 mm.
 - Cables con funda incompleta

- B) Sanción 10 vueltas
 - Manipulación del coche entre mangas o en parque cerrado
 - No detenerse a reponer y/o reparar alerón u otras piezas obligatorias antes de que acabe la manga
 - Ejes fuera de medida hasta 2 mm de exceso
 - Cables sin funda
 - Falta de alguno de los tornillos
 - Irregularidades que mejoren levemente el comportamiento del vehículo

- C) Sanción exclusión
 - Falta de educación y/o respeto hacia la organización u otros participantes
 - No realizar funciones de comisario

- Carrocería antirreglamentaria
- Chasis antirreglamentario
- Neumáticos antirreglamentarios o tratados, tanto delanteros como traseros
- Ejes antirreglamentarios
- Llantas antirreglamentarias
- Irregularidades que mejoren ostensiblemente el comportamiento del vehículo

Todas estas sanciones son acumulables y aplicables al equipo aunque el infractor sea solo uno de los pilotos. A criterio de la organización de la prueba, la exclusión es conmutable por la participación del equipo sin puntuar. Todas las sanciones no previstas en el reglamento quedarán sometidas al criterio del club organizador.

PUNTUACIÓN

La tabla de puntuación por carrera y piloto será la siguiente:

1º- 60 pts	7º- 48 pts	13º- 36 pts	19º- 24 pts	25º- 12 pts
2º- 58 pts	8º- 46 pts	14º- 34 pts	20º- 22 pts	26º- 10 pts
3º- 56 pts	9º- 44 pts	15º- 32 pts	21º- 20 pts	27º- 8 pts
4º- 54 pts	10º- 42 pts	16º- 30 pts	22º- 18 pts	28º- 6 pts
5º- 52 pts	11º- 40 pts	17º- 28 pts	23º- 16 pts	29º- 4 pts
6º- 50 pts	12º- 38 pts	18º- 26 pts	24º- 14 pts	30º- 2 pts

Para el cómputo total de la clasificación final se descartarán los dos peores resultados. De estos dos, solo uno de ellos podrá ser una no asistencia. La clasificación final será por pilotos y no por equipos.

EMPATE

En caso de empate a vueltas y en la coma se procederá a comprobar las mangas con mayor número de vueltas. Si el empate persistiera se procederá a comprobar la vuelta rápida de carrera.

REGLAMENTO TÉCNICO

MANDO

Libre. En ningún momento podrán dar más voltaje del suministrado por las fuentes de alimentación. A criterio de la organización podrán ser verificados.

IMPORTANTE

El vehículo será en su conjunto de serie y la manipulación de cualquier pieza así como añadir otras que no vengan de serie no está permitida a excepción de las indicaciones presentes en este reglamento.

HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES

La homologación de material será automática siempre que esté disponible en el mercado antes de 14 días anteriores a la prueba.

FABRICANTES

Quedan homologados para el campeonato, con sus respectivos modelos, accesorios y recambios a escala 1/32 todos los fabricantes de material de slot.

HANDICAP

Los cinco primeros clasificados pasarán al grupo B de modelos homologados en las dos siguientes carreras.

En el grupo A no se puede repetir marca. En el grupo B siempre se puede correr con el mismo modelo.

En caso de cambios de pilotos en algunos de los equipos con hándicap se aplicará el mismo en base al piloto de equipo con más puntos.

MODELOS HOMOLOGADOS

Grupo A

Reprotec: Nissan 390R
Racer: Riley MK XX
Slot.it: Nissan 390R, Mc Laren F1 GTR, Ferrari F40
NSR: Mosler MT900R

Grupo B:

Slot.it: Audi R8C
Ninco: Mc Laren F1 GTR, Toyota Supra, Honda NSX, Ferrari F50, Mosler MT900, Nissan 350Z, Ferrari 360 GTC, Ascari, Lamborghini Gallardo, Lexus SC-430, Acura, Porsche 997, Lamborghini Murciélago, Ford GT
Flyslot-Flyers-Fly: Porsche 911GT1, Ferrari F40, Saleen S7R, BMW M3 GTR, Lola B98/10, Riley MK XI, Sunred SR21
Hobby Slot: Courage C60
Spirit: Courage C65, Peugeot 406 Silhouette, Reynard, Dallara
Power Slot: Nissan 350 Z
Avant Slot: Audi R10, Pescarolo Sport, Peugeot 908 HDI, Porsche Spyder LMP
Scalextric: Audi R8 PRO, Porsche 911 GT3
TeamSlot: Saleen S7R
Power Slot: Nissan 350 Z
Scaleauto: Toyota GT one
Sloter: Zytec
MB: Pagani Zonda, Ferrari F-430
Cartrix: Honda NSX

A medida que vayan saliendo modelos compatibles se irán homologando en la web.

MONTAJE Y VERIFICACIONES

El montaje de los vehículos se iniciará 1/2 hora antes de cada manga. Se llamará a los equipos y dispondrán de 20 minutos para montar y entregar el coche a la organización. Los equipos que transcurrido ese tiempo no hayan entregado el coche continuarán el montaje del mismo siendo penalizados a razón de 1 vuelta por minuto de exceso. Por ejemplo, 20 seg. más de montaje será 1 vuelta de penalización; 2 min. 01 seg. serán 3 vueltas. Transcurridos 30 minutos desde el inicio deberán seguir con el montaje en tiempo de carrera con las 10 vueltas de penalización correspondientes. La organización suministrará soldadores, estaño, báscula, calibre, lápiz limpia trencillas, aceite, grasa, alcohol y trapos. No se permite la utilización de otros materiales que no sean aportados por la organización. Durante el montaje se procederá a las verificaciones. Si algún equipo tuviese que reparar el coche por incumplir el reglamento lo tendrá que hacer en el tiempo citado de montaje.

MOTOR

Los motores serán cedidos por la organización. Se permite fijar el motor al chasis con tornillos, cinta adhesiva o cola sin excesos, y sin modificar su posición.

CARROCERÍA

De plástico rígido, con todos sus elementos obligatorios al inicio de carrera, a excepción de antenas, enganches de remolque, retrovisores y limpiaparabrisas. Totalmente de serie, no se puede manipular y debe cerrarse correctamente sin esfuerzos. Los cristales se pueden sustituir por otros cuando sean otra versión de la misma marca y para el modelo en cuestión. La pintura y decoración es libre. Los alerones deben permanecer en todo momento en su lugar y no se pueden asegurar con cinta antes de empezar la carrera. En caso de caída es preciso parar a repararlo antes de que acabe la manga, permitiéndose en este caso el uso de cinta adhesiva o similar. Se acepta la bandeja de pilotos de lexan solo en los modelos para los cuales se comercialice como accesorio y sea de la misma marca. En caso de pérdida de piezas o partes de la carrocería, se ha de parar a reponerlas antes de que acabe la manga si fueran de más de 1,5 cm. cuadrados.

CHASIS

El chasis se mantendrá de serie. Se puede cambiar por otra versión para el mismo modelo si existe en el mercado. Se permite un rebaje máximo de 0,5 mm. por lado del perímetro exterior para eliminar rebabas y facilitar la correcta basculación del conjunto chasis-carrocería. Se permite también un rebaje máximo de 0,5 mm. por lado en el hueco del chasis donde va alojada la bancada con la misma finalidad. También se permite un aumento de 0,5 mm. de diámetro en los orificios de los tornillos. Está permitido la realización de dos pequeños orificios para la sujeción del motor en los chasis que no los lleven de serie y en su posición lógica. En los chasis de Avant Slot se pueden suprimir los tornillos.

NEUMÁTICOS

Libres.

Los delanteros deben ser de goma negra y cubrir la totalidad de la banda de rodadura de la llanta, totalmente originales sin ningún tipo de manipulación aunque pueden tener desgaste natural del uso.

Los neumáticos traseros serán proporcionados por la organización y se anunciará el modelo con suficiente antelación.

LLANTAS

Libres. Queda prohibida cualquier modificación y deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Las llantas con fondo ciego tendrán que llevar tapacubos, en caso de pérdida se ha de parar a reponerlos antes de que acabe la manga.
- La medida del diámetro de las llantas puede oscilar entre 13,8 y 18 mm.
- La medida, diseño y material de las llantas debe ser igual en ambos lados de un mismo eje, incluidos los tapacubos si fuera el caso.

EJES

Libres. No se permiten modificaciones a excepción del corte en longitud. Se permite la colocación de arandelas o separadores. La medida de los ejes con llantas y neumáticos montados será como máximo igual al ancho de carrocería en los pasos de rueda correspondientes a cada eje tomando como referencia la parte más ancha

CENTRADORES

Libres. No se permiten modificaciones.

ARANDELAS

Libres. Se permite su uso solo en: eje delantero, eje trasero, tornillos de motor.

COJINETES

Libres. No se permiten modificaciones. Se pueden fijar los cojinetes al chasis con cola pero sin excesos, conservando el lugar y la altura original.

TRANSMISIÓN

Los modelos podrán montar transmisión en línea o anglewinder siempre que su uso no comporte modificaciones en soporte de motor, chasis y carrocería.

RELACIÓN

Para transmisión anglewinder: 11/29 ó 12/32

Para transmisión en línea: 10/25

PIÑÓN

Libre. No se permiten modificaciones a excepción del desgaste natural de uso.

CORONA

Libre. No se permiten modificaciones a excepción del desgaste natural de uso.

TORNILLOS DE BANCADA Y DE CARROCERIA

Libres. No se permiten modificaciones a excepción del corte en longitud. Se pueden aflojar para favorecer la basculación. Deberán permanecer en su lugar toda la carrera. En caso de caída o pérdida se han de reponer antes de que acabe la manga.

CABLES

Libres. No se permiten modificaciones. Deben conservar su funda y no deben interferir el libre movimiento del eje delantero. Se permite pegar los cables al chasis con cinta y/o cola pero sin excesos.

TRENCILLAS

Libres. No se permiten modificaciones.

GUÍA

Libre. Podrán intercambiarse entre las diferentes marcas siempre y cuando sean compatibles y no comporten modificación alguna en el chasis o la carrocería. Se permite solo el rebaje de la pala en grosor y en profundidad. Se permite quitar o cortar el muelle en las guías que lo lleven de serie. En los modelos con tornillo, éste se puede cambiar así como colocar una arandela de cualquier marca de slot entre la guía y el tornillo que la sujeta.

IMANES

No están permitidos, se han de suprimir si el modelo los lleva de serie.

BANCADA

Libre. No se permiten modificaciones. Las bancadas podrán intercambiarse entre los diferentes modelos y marcas siempre y que sean compatibles y no comporten modificaciones en el chasis y en la carrocería. En los modelos Flyslot-Fly con

amortiguación la bancada no podrá sobresalir del plano inferior del chasis en ningún momento de la carrera.

AMORTIGUACIÓN

Se permite amortiguación de cualquier marca en todos los modelos siempre y cuando su colocación no implique modificaciones en el chasis y en la carrocería. Se permite el intercambio de elementos entre diferentes marcas. En caso de que la amortiguación contenga tornillos, estos podrán ser sustituidos por otros de cualquier marca de slot.