

REGLAMENTO DEPORTIVO

- 1.** El CABEZO SLOT CLUB convoca para el año 2011 un Campeonato de Slot, con carácter de OPEN, abierto a todos los aficionados a este deporte-hobby, cuyas categorías se regulan en los Reglamentos Técnicos de cada una de ellas, y que forman un Anexo al presente REGLAMENTO DEPORTIVO.
- 2.** Por el hecho de formalizar la inscripción, los participantes aceptan las normas contenidas en el presente Campeonato y Reglamentos, así como las decisiones que se adopten por el Director de Carrera.
- 3.** El Director de Carrera es la persona física designada por la Organización para velar por el correcto cumplimiento y desarrollo de la carrera, del Reglamento Deportivo y del Reglamento Técnico en que se basa la prueba, siendo el que adopte la decisión última ante cualquier tipo de incidencia que pueda producirse, sin que pueda ser apelada.
- 4.** Los Directores Técnicos son las personas designadas por la Organización para ayudar al Director de Carrera, asesorándole y colaborando en aquellos temas que aquél les encomiende.
- 5.** Los Comisarios de Pista son aquellos participantes que en ese momento no estén corriendo. Serán responsables de colocar los coches con la mayor celeridad posible en aquellos puntos que les sean asignados del circuito. En caso de salidas múltiples se regirán por el criterio de colocar antes el vehículo que haya sido sacado de la pista por la inercia o leve toque de otro vehículo. En el momento en que se salga un vehículo su piloto deberá cantar al Comisario de Pista el carril en el que se encuentra situado a fin de agilizar su puesta sobre la pista. En tiempo de carrera se prohíbe terminantemente que los comisarios estén sentados, comiendo o bebiendo.
- 6.** La renuncia a ser Comisario de Pista o a colaborar con el Director de Carrera implicará la **DESCALIFICACIÓN** de la prueba del infractor.
- 7.** Los cuenta vueltas serán controlados por el Director de Carrera. Cualquier problema con los cuentavueltas o marcaje erróneo será anotado por el Director de Carrera tras previa consulta con los Pilotos implicados en dicha situación.
- 8.** Podrán interponerse reclamaciones por parte de los participantes ante la dirección de carrera contra otros participantes, coches o cualquier irregularidad que se puede observar. Estas reclamaciones se harán directamente al director de carrera en un tono moderado previa fianza de 30euros que será reembolsada en caso de prosperar satisfactoriamente. El plazo de presentación de reclamación terminará a los diez minutos de concluir la carrera.
- 9.** El cambio de carril se realizará después de cada manga por los Comisarios de Pista bajo la responsabilidad del propio Piloto quién deberá mantener un comportamiento deportivo y en ningún caso tocará el vehículo.

10. En el momento en que finalice una carrera los pilotos y comisarios permanecerán en sus puestos hasta que el Director de Carrera anote las vueltas y fracciones de los vehículos y autorice la vuelta de los vehículos al Parque Cerrado. En caso de no encontrarse en esos momentos el coche sobre la pista se le anotará la fracción cero.

11. Al Parque Cerrado sólo tendrá acceso el Director de Carrera cerrándose en el momento que terminen de inscribirse los vehículos y permaneciendo allí hasta finalizar la carrera.

12. Queda prohibido empujar el coche por la pista o repararlo sobre la misma así como modificar el vehículo y el mando fuera del Reglamento.

13. Las reparaciones solamente podrán realizarse en tiempo efectivo de carrera. El tiempo entre manga y manga no es válido para limpiar neumáticos, trencillas, etc.

14. En cada prueba habrá un Director de Carrera. En los casos en que se considere oportuno, este podrán nombrar tantos subdirectores y ayudantes como lo crea oportuno. Las personas que sean requeridas no podrán negarse a colaborar.

GENERALIDADES Y CONDICIONES DE LAS PISTAS

1.CIRCUITO PERMANENTE DE VELOCIDAD:

El Circuito Permanente de Velocidad es de material NINCO, contando con 6 carriles y 55 m. de cuerda, está alimentado eléctricamente por fuentes digitales, dotado de cuenta vueltas electrónico DS-030, provisto de célula de infrarrojos en meta, con control y seguimiento informatizado de carrera.

Para las conexiones de los mandos dispone de doble entrada, bien a través de Jack Stereo Macho (una única conexión) o Bananas macho separadas (tres).

2.VEHÍCULOS YMANDOS:

Cada Piloto que participe en la competición debe hacerlo con su vehículo, que debe ajustarse al Reglamento Técnico de la categoría en que participe. El vehículo presentado en parque cerrado será el mismo que se utilice en los entrenos oficiales y en la Carrera. Se permite que los Pilotos Infantiles y Damas puedan participar con un mismo vehículo. En este caso, y teniendo en cuenta que un mismo vehículo podrá ser compartido como máximo por dos Pilotos, hay que indicar al Director de Carrera en el momento de la inscripción cual es el coche y por que Pilotos será compartido, de no ser así se podrá descalificar a dichos Pilotos.

El Director de Carrera, ayudado por la Directores Técnicos, realizaran las verificaciones que consideren oportunas previamente al inicio de la carrera. Una vez finalizada ésta se realizara una verificación exhaustiva a los 10 primeros clasificados.

Los mandos, que también deben ser aportados por los Pilotos participantes, pueden ser de cualquier marca comercial para slot, estando provistos de la conexión adecuada a la pista en que se compita.

Quedan prohibidos todos aquellos elementos que puedan dañar las instalaciones y modifiquen las condiciones de la pista así como su voltaje.

3.DERECHOS DE INSCRIPCIÓN:

El precio de la inscripción será de 3€ para los participantes menores de 16 años y de 6€ para los mayores. **Los socios del Club únicamente pagarán 5€.**

4.CIERRE DE INSCRIPCIONES:

Las Inscripciones para participar en Carrera se cerrarán 15 minutos antes de la hora fijada para el inicio de los Entrenamientos oficiales, debiendo los Pilotos entregar los coches en el Parque Cerrado. Con el fin de no terminar muy tarde se aplicará el horario inflexiblemente.

Las solicitudes de inscripción fuera del horario anteriormente establecido, NO aseguran la participación en la competición.

5.ENTRENO OFICIALES:

Para establecer el orden en la Parrilla de Salida de Carrera, se disputarán los Entrenos Oficiales que constarán de 2 vueltas, la primera será de reconocimiento de la pista y calentamiento o lanzamiento, y la segunda la que marcará el tiempo de clasificación. Estos Entrenos se realizarán por todos los Pilotos por la misma pista, que será seleccionada por el Director de Carrera tras realizar un sorteo.

Una vez finalizados los Entrenos, se formará la Parrilla de Salida.

6.DESARROLLO DE LA CARRERA:

Se establecerán grupos de cantidad similar, según el número de Pilotos inscritos, corriendo primero los que hayan marcados los peores tiempos en los Entrenos, y sucesivamente los restantes grupos, hasta llegar a los mejores tiempos que correrán en último lugar (*el Director de Carrera se reserva el derecho de alterar el orden de la parrilla según circunstancias*).

La prueba se disputará corriendo por los seis carriles del Circuito, durante el tiempo establecido en cada categoría o Campeonato por carril o manga.

El orden de carril será 1-3-5-6-4-2.

Se dará una única Salida, por lo que cada vehículo al finalizar el tiempo establecido para cada carril, cambiará al siguiente que le corresponda en el mismo lugar donde finalizó.

Cada vez que finalice un carril o manga, el Director de Carrera anotará las vueltas dadas por cada vehículo, y en la última, anotará además la fracción del circuito.

7. DURACIÓN DEL CAMPEONATO:

La Organización establecerá el número de carreras de que constará cada Campeonato o categoría, según calendario.

Al objeto de dar variedad al desarrollo del Campeonato, las carreras se irán alterando en el sentido en que se corran, bien en el sentido de las agujas de reloj o bien en sentido contrario.

8. PUNTACIÓN:

Al objeto de establecer la clasificación del Campeonato, se establece una puntuación, de acuerdo con la clasificación final de cada carrera, que es la siguiente:

1º. Clasificado:	20 puntos.
2º. Clasificado:	18 puntos.
3º. Clasificado:	16 puntos.
4º. Clasificado:	15 puntos.
5º. Clasificado:	14 puntos.
6º. Clasificado:	13 puntos.
7º. Clasificado:	12 puntos.
8º. Clasificado:	11 puntos.
9º. Clasificado:	10 puntos.
10º. Clasificado:	9 puntos.
11º. Clasificado:	8 puntos.
12º. Clasificado:	7 puntos.
13º. Clasificado:	6 puntos.
14º. Clasificado:	5 puntos.
15º. Clasificado:	4 puntos.
16º. Clasificado:	3 puntos.

17º. Clasificado: 2 puntos.

18º. Clasificado: 1 punto

A partir del 18º Clasificado se obtiene 1 punto al igual que los siguientes clasificados si los hubiese.

Los 5 primeros clasificados de cada carrera tendrán la obligación de cambiar de coche, es decir, un piloto que termine entre los 5 en la primera carrera no podrá usarse coche hasta la 3ª carrera como tampoco podrá dejárselo a otro piloto para competir con él en 2ª carrera. La idea es que un piloto que termine entre los 5 primeros en cualquier carrera no pueda usarlo en la siguiente.

9. PREMIOS Y TROFEOS:

La Organización premiará los tres primeros clasificados al final de temporada del CAMPEONATO.

10. FALTAS Y SANCIONES:

El Director de Carrera podrá imponer sanciones tanto a Pilotos como a Comisarios de Pista. Estas podrán ser de tres grados y acumulables por los siguientes motivos:

1. Comportamiento antideportivo o escándalo.
2. Conducción antideportiva.
3. Dejar el mando o cualquier elemento sobre la pista en tiempo de carrera: penalización 5 vueltas.
4. Derramar cualquier líquido sobre la pista: penalización de 5 vueltas.
5. Si una vez finalizada la carrera el Director de Carrera tiene sospechas de que algún cocheno cumple el Reglamento, este podrá ser supervisado y sancionado con la descalificación total de puesto en la carrera y puntos obtenidos.
6. Tocar el vehículo en la vuelta de calentamiento penaliza con salir el último de la parrilla.
7. Abandonar el puesto de Comisario de Pista sin permiso del Director de Carrera en el transcurso de la prueba o no prestarla atención adecuada.
8. No permanecer en la posición de Piloto o Comisario de Pista a la finalización de cada manga de carrera o no indicar desde esta posición la fracción en que ha terminado un vehículo al Director de Carrera.
9. No permanecer como Comisario de Pista durante toda la carrera, hasta la última manga.
10. Irresponsabilidad o negligencia de los Comisarios de Pista.

Grados:

1º Amonestación.

2º Penalización de 10 vueltas.

3º Exclusión.

11. INFORMACIÓN GENERAL: www.cabazoslotclub.com

¡IMPORTANTE! Antes de realizar en los coches que van a participar en algún Campeonato cualquier modificación o preparación que pueda resultar dudosa en cuanto al cumplimiento de los Reglamentos, se aconseja, con el fin de evitar cualquier tipo de problemas, consultar con los Directores Técnicos del Club:

Joaquín Rodríguez 627 93 63 08

Paco González 666 42 54 58

Manuel Bernabé 615 05 12 07

Reglamento Técnico GT's 2011

1.- MODELOS ADMITIDOS:

Se admitirán todos los modelos fabricados para Slot por alguna de las marcas homologadas que se citan en el presente Reglamento, que sean réplicas de los vehículos reales que estén homologados como Gran Turismo y que cumplan el reglamento técnico de cualquiera de las categorías LMGT1, GTS, GT2, Europeas o Asia Pacífico, así como los participantes en las series FIA GT o Campeonatos nacionales de GT, sirviendo como ejemplo tipo el Campeonato Japonés de GT. El vehículo real al que representa debe tener mínimo 2 puertas y capotado.

Para la homologación y posterior verificación de los vehículos participantes en esta categoría de slot, se tomará como ejemplo un coche de serie (sacado de caja).

2.- CARROCERIA:

ESCALA: La carrocería del vehículo tienen que ser a escala 1/32 y cumplir los requisitos de los modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en plástico (material rígido). No está permitido el aligeramiento y está prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería. Se deben

respetar las entradas de aire, taloneras, faldones, alerones y escapes que se suministren en el coche de serie. El peso mínimo de la carrocería homologada es de **17 gr.** (incluido habitáculo y sin incluirlos tornillos) en caso de no llegar a este peso la organización pondrá peso hasta que llegue al peso mínimo, su ubicación será en el punto más alto del coche (techo) por el exterior.

PIEZAS OBLIGATORIAS: Visto desde arriba o a través de las ventanillas, la carrocería deberá cubrir todos los elementos mecánicos: motor, transmisión, cables y guía. Es obligatorio la presencia de todos los elementos que trae de origen, incluyendo transparencias, sistemas ópticos, paneles interiores y alerones con las siguientes excepciones: Antenas, faros auxiliares, retrovisores y escobillas del limpiaparabrisas que se pueden añadir o suprimir, si estos están fijados independientemente de la carrocería o el habitáculo. En caso de cualquier rotura se parará a repararla inmediatamente en la zona de boxeo hasta un máximo de 4 vueltas desde que se produce la rotura.

HABITACULO: Puede sustituirse por otro de cualquier material o procedencia mientras sea opaco, tridimensional, de una sola pieza y que pueda identificarse el salpicadero y el volante. Se considera parte de la carrocería y puede ayudar a cumplir con las exigencias de la carrocería, evitando que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior. El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste en pista y situado en la posición de conducción.

DECORACIÓN: Es libre y obligatoria, no admitiéndose carrocerías transparentes o como salen del blister o kit. Deberá estar totalmente pintada por igual (explicación: no vale echarle una capa fina en el techo y 2 kilos en la parte baja para que baje el centro de gravedad). Se exige tal obligación el alerón posterior, siempre que no sea transparente.

3.- CHASIS:

TIPO y MATERIAL: El original en plástico correspondiente al vehículo utilizado o los que se sirven como repuesto sin modificación alguna y de exacta serie con todos sus componentes, excepto en aquellos casos que impidan la basculación de la carrocería, que se podrán cortar los escapes y radiadores y pegarse en su lugar original en la carrocería (P.E.: Lexus de Ninco). Quedan prohibidos los chasis universales. **NO SE PERMITE LIJAR, NI TAN SIQUIERA ENSU PERÍMETRO.**

Se podrá prescindir de enganches de remolque.

SOPORTES DE MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los soportes que figuran en los catálogos de los fabricantes homologados, así como sus accesorios de fijación, que se correspondan con el chasis original o bien que puedan adaptarse sin modificación alguna ni del Soporte ni del Chasis. **NO SE PERMITE LIJAR, NI TAN SIQUIERA EN SU PERÍMETRO.**

Se permite usar cualquier tipo de amortiguación de las comercializadas, pudiéndose combinar entre ellas, siempre que no se tenga que modificar ni forzar el chasis para su fijación ni ninguno de sus componentes.

El motor puede estar fijado mediante el sistema original de fijación o ayudado solo de Cianocrilato, no se permite añadir bicarbonato.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis o soporte motor utilizado.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: No se permite lastrar.

SOPORTE DE GUIA: La original del chasis sin modificación alguna. Los chasis de guía basculante no serán admitidos aunque este fijado al chasis.

SOPORTE DE EJES: La original del chasis sin modificación alguna.

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación, si se utilizan tonillos estos se podrán sustituir por cualquiera de los suministrados por los fabricantes homologados.

DISTANCIA MINIMA: La distancia mínima de la parte más baja del vehículo (chasis y/o motor) al suelo será de **1mm**. (se verificará por plantilla homologada CSC).

4.- TRANSMISIÓN:

TIPO: Mecánico mediante el engranaje de un piñón y una corona. Tracción trasera.

PIÑÓN: Libre dentro de los fabricantes homologados y debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre en número de dientes, deben estar fabricados por los fabricantes homologados. Se permite asegurar con cianocrilato la fijación al eje.

SISTEMAS DE FRENO: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

5.- EJES:

Son de libre elección dentro de los suministrados por los fabricantes homologados.

Deben apoyar en reposo con las 4 ruedas en la superficie (se verificará por plantilla homologada CSC).

DELANTERO: Permitido diferencial y centradores de ejes.

TRASERO: Las ruedas deben estar fijas y girar conjuntamente con el eje. Se permiten los stopper.

COJINETES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por los fabricantes homologados. Se permite fijarlos a los soportes de ejes con cianocrilato sin que ello suponga un aumento de la distancia al suelo del eje. No se permite forzar o modificar

el chasis para fijarlos. No se permite modificar el perfil exterior del cojinete. No están permitidos los rodamientos.

6.- RUEDAS:

Deben estar compuestas de llanta y neumático.

Las llantas deben ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería (las delanteras pueden ser distintas de las posteriores) con un diámetro mínimo de 14,5 mm. pudiendo ser de cualquiera de los fabricantes homologados. Las llantas que lleven tapacubos, podrán ser eliminados, siempre que esta pieza sea desmontable.

Las llantas además de su fijación original pueden ser reforzadas con cianocrilato pero no podrán ser modificadas en ningún aspecto.

Los neumáticos traseros serán entregados por la organización (Mitoos M002) constando de un blister de 4 neumáticos para cada 2 carreras. Serán entregados por el Director de Carrera antes de entrar el vehículo a Parque Cerrado, debiendo el Piloto montar los delanteros de él. Una vez terminada la carrera el Piloto entregará los neumáticos traseros al Director de Carrera, desmontándolos delante de él y antes de sacar el vehículo del Parque Cerrado, quien los custodiará hasta la siguiente carrera.

Los neumáticos delanteros deben estar fabricados en goma negra. Deben cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura de rodadura. Se pueden limar o rebajar uniformemente no pudiendo estar torneados cónicamente ni en formas **no planas**. Anchura máxima de **12mm**, y mínima **8 mm**. Prohibido cambiar el agarre en las delanteras por cualquier método que no sea el propio de lijar.

Las ruedas completas montadas en el eje podrán sobresalir en **1mm**. por lado como máximo del paso de ruedas original de la carrocería. Sin sobrepasar en ningún caso los **63 mm**.

7.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES y TRENCILLAS: Libres. Se permite fijar los cables mediante cianocrilato y/o cinta adhesiva con una cantidad mínima

GUIA: Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté prevista en el chasis. Su procedencia es libre dentro de las comercializadas por los diferentes fabricantes homologados. No se permite forzar o modificar el chasis para fijarla.

Se permite modificarla pala (la parte que queda dentro del carril) de la guía mientras ésta tenga unas dimensiones de **5mm**. de largo y **3mm**. de alto para evitar que se enganche en las uniones de la pista. Se podrá modificar el vástago en su diámetro (**no en altura salvo las que están preparadas para cortar y fijar con tornillo**) para utilizar guías distintas a las originales.

En los chasis que incorporan un sistema de guía sin cables, se podrán añadir cables soldados a las pletinas de conexión.

En chasis consisten sistema de guía autocentrable sin cables, este sistema puede ser suprimido en todos sus componentes y substituido por una guía normal si para ello no se tiene que modificar el chasis.

LUCES: Si el modelo original equipa luces, se permite eliminarlas bombillas y su cableado.

8.- MOTOR:

El motor permitido será de la marca Scaleauto referencia en su formato SC 0025.

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. Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación. Se podrá suprimir los elementos antiparasitarios que éste lleve de origen (si están en el exterior). 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.

9.- DISPOSICIONES GENERALES:

La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de las normas fijadas en este Reglamento.

En cualquier momento de la carrera el Director de la misma, bien por decisión propia o a instancia o reclamación de cualquier piloto, puede verificar las medidas y requisitos de los vehículos contenidos en el presente Reglamento Técnico. Si a su entender encuentra alguna incorrecta, tomará la decisión oportuna.

Las novedades de coches y repuestos que se vayan incorporando al mercado suministrados por los diferentes fabricantes serán homologados automáticamente siempre que no contradigan lo dispuesto en el presente Reglamento.

Las normas contenidas en éste Reglamento no pretenden coartar la iniciativa particular, sino más bien todo lo contrario, se busca dar las mismas oportunidades a todos los participantes.

CAMPEONATO: El presente Campeonato de G.T. año 2011, constará de 4 Carreras, según calendario.

Se fija como hora de inicio de los Entrenos Oficiales, las 16 horas.

Cada carrera tendrá una duración de 30 minutos por grupo de pilotos, a razón de 5 minutos por carril.

Cada Piloto correrá con su vehículo.

Serán de aplicación las normas contenidas en el Reglamento Deportivo del Club organizador, así como las referidas al apartado de Generalidades y Condiciones de la Pista, en donde se indican los aspectos relativos a la inscripción, vehículos y mandos de los participantes, entrenos y desarrollo de las carreras, puntuaciones, faltas y sanciones, etc.

10.- MARCA HOMOLOGADAS:

CARRERA, CARTRIX, FLY, GB TRACK, HOBBY CLASSIC, ILPE, MG, Model VICO, MRRC, MSC, NINCO, NSR, PINKKAR, PROFESSOR MOTOR, PROSLOT, PROTEUS, REPROTEC, SCALEXTRIC Technoys, SCALEAUTO, SLICK-7, SLOT-IT, SPIRIT, SUPERSLOT, TEAM SLOT, etc., etc.

Verificadores:

Paco González 666 42 5458

Joaquín Rodríguez 627 93 63 08

LAS MODIFICACIONES, EVOLUCIONES O SITUACIONES NO PREVISTAS EN ESTE REGLAMENTO QUEDAN TOTALMENTE PROHIBIDAS

Anexo1: Al principio de carrera solo se realizará la verificación de tabla, el resto se practicarán al final de la carrera.

Anexo2: En la verificación de tabla solo se podrá empujar el coche por la parte posterior para hacer que queden los 4 neumáticos.

Anexo3: Para realizar la pole será necesario que estén piloto y coche presente.

Anexo4: Ningún piloto podrá acercarse a la mesa de verificación salvo que sea requerido por los verificadores

Anexo5: En caso de faltar algún verificado estos podrán delegar en otra persona.