

REGLAMENTO TÉCNICO-DEPORTIVO

Desafío Montañas de Valencia

ORGANIZACIÓN:

Los clubes ASV Racing y ASLAC organizan el Desafío Montañas de Valencia, bajo su reglamento técnico y deportivo .

La organización siempre estará formada exclusivamente por personal de cada club, que pondrá a disposición de la prueba los recursos humanos que se estimen oportunos.

Todas las noticias referentes al Desafío , serán publicadas en nuestras paginas web, redes sociales y foros oportunos, siendo éstos y los tablones de anuncios de los clubes organizadores, las únicas fuentes oficiales donde se publicarán cualquier cambio que se realice en cualquier aspecto que afecte al desarrollo del Desafío de montañas de Valencia. No tendrá ningún valor oficial las noticias que aparezcan en otros sitios, si no están confirmadas en nuestros medios descritos anteriormente.

DIRECTOR DE CARRERA:

Es la persona designada por la organización cuya misión es controlar el funcionamiento de la carrera. Es el máximo responsable de la misma, haciendo cumplir en todo momento los reglamentos. Todas las decisiones son potestad exclusiva de él, siendo estas inapelables. Estará acompañado de dos comisarios, también miembros del club: uno que realizará funciones de control de cronometraje y otro que será el responsable del parque cerrado y control de tramo.

GRUPOS:

En el Desafío de Montañas de Valencia se podrá participar con coches de 1/32 y 1/24, los coches según el nivel de preparación se dividirán en 5 grupos: Turismos, Clásicos y Prototipos para 1/32, y en 1/24 estarán agrupados los WRC/WRC2 por un lado y los Gt/A /Clásicos por otro.

COCHES ADMITIDOS :

Un mismo piloto podrá participar como máximo en 2 categorías diferentes aunque esté en una misma escala. Todos los coches participantes se han de agrupar dentro de una categoría según el reglamento técnico. Un coche inscrito en una categoría podrá participar siempre que cumpla el reglamento técnico y ha de mantener las características de la categoría durante toda la subida.

PISTA:

La Subida en Cuesta se disputará sobre un único tramo, de material Ninco y siempre en asfalto. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar la adherencia establecida por la organización. No se podrán modificar las condiciones de los tramos por ningún participante y solo la dirección de carrera podrá modificar cualquier aspecto según su criterio y solo para el buen funcionamiento de la carrera. Si un neumático manchase la pista o dejase restos de humedad o similar, el vehículo será expulsado de la prueba.

La pista o tramo será nueva para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ella antes del comienzo de la prueba.

Para verificar su buen funcionamiento, un “coche cero” de la organización pasará por él, antes del inicio de la prueba. Si el “coche cero” recorre correctamente el tramo, otorgará pleno poder al Director de Carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista.

Durante la disputa de la Subida, el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado íntegro. El no poder recorrer el tramo o hacerlo sin carrocería conllevará la aplicación del tiempo máximo.

ETAPAS Y MANGAS:

El desarrollo de la prueba constará de 2 subidas de entrenamiento y 3 clasificatorias, escogiendo de éstas últimas, la del mejor tiempo obtenido. Se podrá elegir entre 3 mangas o sesiones para realizar la Subida, siendo estas: viernes noche, sábado tarde y domingo mañana, todas ellas según los horarios publicados para tales.

ORDEN DE SALIDA:

El orden de salida para la subida en cuesta será siempre por este orden de grupos:

Primero los 1/24 con el orden WRC/WRC2, después los Gt/A/ Clásicos y a continuación los 1/32 con los Prototipos, Turismos y Clásicos.

Dentro de cada grupo, el orden de salida de cada piloto será inverso a la inscripción al mismo. Cada piloto realizará 2 primeras pasadas continuas de entrenamiento, después de éstas y una vez pasados todos los pilotos participantes se procederá a recorrer el tramo 2 veces más (clasificatorias), dejando después de éstas tiempo para mejoras, resto de pilotos y finalmente la tercera y última clasificatoria.

El orden de salida no se puede modificar bajo ningún concepto, siempre será el mismo por grupos, pero dentro de éstos si será por scratch de piloto.

ASIGNACION DE DORSALES:

El coche estará identificado con un dorsal adhesivo proporcionado por la organización que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo, y deberá conservarse hasta que el Director de Carrera determine el final de la prueba.

CONTROL HORARIO:

Habrá un tiempo máximo, determinado por la organización, para recorrer la Subida en Cuesta.

CRONOMETRAJE DE TRAMOS:

El tramo dispone de un sistema automático de cronometraje, el cual cortará la corriente de la pista una vez finalizado el mismo. Una vez puesto el cronómetro en marcha, no se podrá repetir el tramo bajo ningún concepto. Esto implica que en caso de fallo de cronometraje o cualquier otro error ajeno al piloto, será el Director de Carrera el que asigne un tiempo a ese tramo de forma que su decisión es inapelable y firme, utilizando para ello una media ponderada:

1ª. Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, pero existiese cronometrada una o más subidas: se calcularía el tiempo sacando la media de las subidas cronometradas.

2ª. No se aplica media ponderada si es el piloto el responsable del error de cronometraje. En este caso, la primera vez sería sancionado con tiempo máximo y para el segundo o sucesivos, será expulsado de la prueba. Cada piloto tendrá la obligación de apuntarse el tiempo realizado en la hoja de tiempos presente. No se podrá borrar el tiempo del cronómetro una vez terminado el tramo, de forma que será el piloto inmediatamente siguiente en tomar la salida, el que podrá comprobar que el tiempo del crono y de la hoja de tramo es el mismo. En caso contrario su obligación es avisar a dirección de carrera para sancionar al piloto que no cumpla esta norma. Si no están apuntados en la hoja de tramos o el tiempo del cronómetro es borrado antes de que llegue el piloto que venga inmediatamente después, al piloto infractor se le aplicará la correspondiente sanción según la tabla de penalizaciones para la primera infracción, y la exclusión a la Subida para la segunda o más reincidencias.

INICIO DEL TRAMO:

La organización tendrá perfectamente señalado el punto de salida de la prueba. Antes de tomar la salida, el coche deberá estar completamente parado, no más lejos de 10 cm del sensor del cuentavueeltas.

TIEMPO MÁXIMO:

El tiempo máximo para recorrer el tramo se fijará en 150 segundos. Si un piloto supera este tiempo en alguno de los tramos, se le anotará el tiempo máximo, sin finalizar el tramo.

CLASIFICACION FINAL DE CADA PRUEBA:

Los ganadores de la Subida en cada categoría, serán los pilotos que obtengan el menor tiempo conseguido de entre todos y elegido de entre sus 3 subidas clasificatorias.

En caso de empate al final de la prueba, decidirán los segundos mejores tiempos, si el empate persiste, se compararian los tiempos de su tercera mejor subida.

VOLTAJE:

Se competirá al voltaje entregado por las fuentes de alimentación DS Power3. El voltaje es variable, ajustable a voluntad antes o durante el tramo por el mismo piloto. Se permite el uso de cualquier dispositivo externo que ayude a regular el mando.

CONEXIONES Y MANDOS:

La pista estará equipada de caja conexiones con conectores del tipo banana: rojo, negro y gris, para que cada piloto pueda utilizar su propio mando. Este podrá ser libre. Los cables del mando son libres. Cualquier fallo en el mando del piloto será considerado como una avería del coche. Los fallos en los mandos de la organización serán considerados como averías de pista.

PARQUE CERRADO:

Antes del comienzo de la prueba y después de ésta, el coche de cada participante deberá volver al parque cerrado, donde no podrá ser manipulado por nadie, incluyendo pilotos y organización, excepto el responsable del parque cerrado. El coche deberá entrar en condiciones de carrera (incluidos los neumáticos).

Durante los cuatro minutos previos a la salida, el piloto podrá efectuar las reparaciones que crea oportunas delante de un comisario de la organización.

VERIFICACIONES:

La organización podrá verificar los coches participantes en cualquier momento de la prueba para comprobar que cumplen el reglamento técnico. Si se detectan anomalías, se aplicarían las penalizaciones correspondientes. Al final de la prueba podrán ser verificados los tres primeros clasificados de cada categoría y los que la organización considere oportuno.

ASISTENCIAS:

La función de las asistencias, será la de poner los coches en el carril si éstos se salen durante el recorrido de los tramos. Cada piloto debe aportar su propia asistencia, con un máximo de 4. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente. La organización no tiene la obligación de proporcionar las asistencias a ningún participante, ya que estos son parte del equipo participante y como tal sus actos, son responsabilidad del piloto. Antes de empezar, cada piloto deberá tener preparado a las asistencias para evitar ralentizar la subida. Todos los participantes tienen la obligación de hacer de asistencia. El incumplimiento de esta norma será motivo de exclusión. También deben informar de cualquier incidencia que pudieran detectar.

SALIDAS DE PISTA:

La colocación de los coches salidos de pista se deberá realizar en el mismo sitio del incidente. En caso contrario, se sancionará al piloto con 10 segundos por pista avanzada. Durante la disputa de la subida, el coche deberá conservar en todo momento la carrocería enganchada al chasis y recorrer el tramo por sus propios medios. El incumplimiento de esta norma será penalizado con el tiempo máximo del tramo en cuestión.

MANIPULACIONES Y REPARACIONES DEL COCHE:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) ya sea para ponerlo a punto o reparar en caso de accidente, exceptuando: carrocería y chasis (el cambio de motor penaliza). Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse:

- Delante del responsable del parque cerrado, cuatro minutos antes de cada etapa.
- Delante de un verificador o jefe de tramo, antes o después de efectuar un tramo.
- Delante de un organizador y previa autorización del Director de Carrera, en caso de avería grave (sólo si el vehículo está incapacitado para seguir). Se requiere además el permiso explícito del responsable de parque cerrado, que indicará el lugar para realizar dichas reparaciones. Una vez reparado el coche, volverá a parque cerrado, dando por concluida la etapa y anotándose tiempo máximo por cada tramo que no se haya podido concluir.
- En cualquier caso, no se podrá manipular el vehículo 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.
- Antes del comienzo de un tramo se permite el uso de limpiadores de neumáticos (externos al coche) siempre que no incorporen líquidos o aditivos y permanezcan secos.

TROFEOS:

La entrega de trofeos de cada subida, se realizará una vez finalizado la última de las mangas de cada prueba y los trofeos finales después de la última de las pruebas. Obtendrá trofeo el primer, segundo y tercer clasificado de cada grupo y de cada subida, así como los clasificados finales de ambas.

PUNTUACIONES:

Para la clasificación de cada subida y para el campeonato final, se siguen los siguientes principios:

- Para cada categoría se puntuará según la siguiente relación: 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1, siempre y cuando se termine el rally completo. En caso de retirada o abandono de una prueba, no se optará a ninguna puntuación.
- De la clasificación final NO se descontará ninguna prueba.
- Para poder optar a premios finales del campeonato, se deberá haber puntuado en las 2 pruebas.
- En caso de empate a puntos al finalizar el Desafío de Montañas, la clasificación se decidirá a favor del piloto con más primeros puestos, si persiste el empate la clasificación se decidirá a favor del piloto que tenga más segundos puestos, y si fuera necesario, la diferencia de tiempos entre las 2 pruebas.

CLASIFICACIONES:

Dentro del Desafío de Montañas de Valencia, se establecen las siguientes clasificaciones:

- Clasificación de Prototipos.
 - * Clasificación de Turismos
- * Clasificación Clásicos
- * Clasificación de WRC/WRC2
- * Clasificación de GT/A/Clásicos

RECLAMACIONES:

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación, ésta se deberá realizar por escrito dirigida al Director de Carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 50€, hasta cuando el Director de Carrera de por terminada la competición (al terminar el último piloto en el último tramo) como máximo. En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

PENALIZACIONES:

Las penalizaciones serán en forma de tiempo añadido, exceptuando los casos que impliquen una exclusión directa. Las penalizaciones pueden ser administrativas o técnicas, y están enumeradas al final de este reglamento.

DERECHOS DE LA ORGANIZACIÓN:

La organización se reserva el derecho de:

- Modificar o ampliar este reglamento mediante la publicación de los anexos necesarios, los cuales serán anunciados previamente a su entrada en vigor.
- Derecho de admisión de cualquier inscripción o la entrada de espectadores al recinto sin ninguna explicación previa.
- Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como del material escrito y audiovisual que se obtenga con plena potestad sobre las copias.
- La organización no se hace responsable de los daños ocasionados a personas o cosas por parte de terceros.

ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES:

El hecho de inscribirse a las Subidas supone el conocimiento y aceptación del presente reglamento.

La organización se reserva el derecho de rechazar cualquier inscripción sin necesidad de dar ninguna explicación.

Los casos no previstos en este reglamento serán determinados por la organización.

PENALIZACIONES ADMINISTRATIVAS:

En casos donde varias penalizaciones puedan ser aplicadas, será impuesta la de mayor grado.

Exclusión:

- Conducta antideportiva.
- Pérdida o falsificación del carnet de ruta.
- Modificación de las condiciones de las pistas sin permiso.
- Borrar tiempo de los cronos.
- Repetir un tramo cronometrado.
- Manipulación del coche fuera del parque cerrado sin permiso.
- Acumulación de más de 5 minutos de penalización.

Penalizaciones temporales:

- Retraso en la entrada del parque cerrado 10"/minuto.
- Retraso en la llegada al control horario 10"/minuto.
- Pérdida del dorsal 10"
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente 10"/tramo pista.
- Dejarse adelantar por otro participante 10"/coche
- Empujar el coche más de 10 pistas en un mismo tramo tiempo máximo.
- Salida lanzada 10"/tramo

PENALIZACIONES TÉCNICAS:

Están descritas en el reglamento técnico.

PROTOTIPOS 1/32

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches y con las siguientes características:

Coches tipo Formula con ruedas descubiertas, Barquetas tipo Le Mans y también barquetas cubiertas con techo, coches como el Toyota GT ONE, Porsche 911 GT1, Mosler MT900, coches de grupo C, y todo este tipo de vehículos a pesar de que unos sean GT1 y otros sean clásicos, se considerarán prototipos.

2.- CARROCERÍAS:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

La carrocería, cristales (transparentes), interior habitáculo y demás elementos, deben estar fabricados en plástico inyectado o resina y ser los de serie.

En esta categoría se permiten los cristales y el habitáculo de lexan siempre que sean de un fabricante de slot y que sean para el modelo de coche a utilizar.

A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis.

También se permite la eliminación de bombillas y leds en los coches con iluminación, y cualquier accesorio que tenga que ver con dicha iluminación siempre que sean piezas independientes de la carrocería y su interior y no afecten a la vista exterior de dicha carrocería.

La carrocería tiene que ser tal como viene de estricta serie, los kits tiene que montarse como la versión de serie.

Los coches deberán conservar todos los elementos y características que vengan en el modelo de serie, queda prohibido manipular su aspecto.

Se permite eliminar antenas, limpiaparabrisas y retrovisores y enganches de grua (siempre que no formen parte del mismo molde de la carrocería)

El alerón será imprescindible en todo momento y en su posición original, pudiendo pegarse con cola o pegamento en su justa medida y que no afecte a la estética de la carrocería y del mismo alerón antes de cada subida.

La pintura y decoración son libres, mientras no sea transparente

Es obligatorio el uso de dorsales al menos dos en la carrocería.

La bandeja de piloto/s, será el fabricado por la marca original, pudiendo cambiarlo por bandejas de lexan comercializadas exclusivamente para el vehículo en cuestión.

En las bandejas o interiores sean de lexan o no tendrá que respetarse todo lo que simule dicho interior tanto si se ve desde el exterior como si no, por ejemplo la simulación del motor en la parte central trasera en el gallardo de ninco.

Es obligatoria la presencia del piloto, de plástico o resina, compuesto de casco, busto y brazos y debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con este en pista y situado en la posición del conductor. En caso de que el coche lleve de serie copiloto también se admitirá.

3.- CHASIS Y TORNILLERIA:

Será el de estricta serie o cualquier otro que el fabricante tenga previsto para el modelo que vayamos a utilizar sin modificación alguna.

Los tornillos tanto de carrocería como de suspensiones etc... solo se podrán cortar o rebajar en cuanto a longitud, no estando permitida ninguna otra forma de recorte o rebaje, ni en diámetro, ni en cuanto a la cabeza de los mismos.

Se permite eliminar rebabas perimetrales sin excesos y sin que esto modifique las medidas originales del chasis o del soporte motor.

La bancada (soporte motor) podrá ser de cualquier fabricante de slot pero siempre que sea completamente compatible con el chasis del modelo de serie sin ningún tipo de modificación.

La tornillería será libre siempre que sea de slot y el chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

Se pueden agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación con la carrocería, sin modificar los soportes de la carrocería, permitiéndose una reducción del número de tornillos de fijación a la carrocería hasta un mínimo de dos (uno delante y otro detrás), excepto los que sólo lleven uno en cuyo caso deberán conservar.

No puede llevar ningún imán, pudiéndose suprimir el soporte del mismo cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Prohibidos los sistemas que representen un freno adicional al del propio motor.

Se permite fijar el motor al chasis con pegamento o cola (sin excesos) en el soporte del motor, cinta adhesiva o realizando el orificio para el alojamiento del tornillo de soporte, sin modificar la posición, el lugar o la altura que ocupa el motor respecto al chasis. Prohibida cualquier tipo de cola, pagamento o adhesivo que provoque volumen y peso en el alojamiento del motor.

Se permite cualquier chasis que se venda como recambio del mismo fabricante.

Se permiten los brazos basculantes en los chasis que vengan de serie.

4.- MOTOR:

Se admiten los de cualquier marca de slot y que cumpla con los siguientes requisitos.

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas.

Se permite eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor, con celo.

No se permite suprimir las etiquetas identificativas que cubren algunos motores, excepto la parte que esta de cara a la pista.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot), con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios será de 10 UMS en cualquiera de las posiciones (angle, side o línea)

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de celo.

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido en la medición del motor en la U.M.S.

Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

Los neumáticos delanteros tendrán que tocar en la placa de verificación de forma completamente plana.

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

Estará totalmente prohibido cualquier clase de material o fluido que cree una capa en los neumáticos para mejorar o empeorar la adherencia de los mismos.

Los neumáticos delanteros se podrán limar o rebajar, pero no podrán ser cónicos y tendrán una anchura mínima de 7mm.

Queda completamente prohibido el uso de neumáticos de silicona e infringir esta norma será causa de expulsión de la carrera.

6.- CORONAS Y PIÑONES:

Libres y comercializados por un fabricante de slot, sin ninguna modificación.

7.- TRANSMISIÓN:

La dispuesta por el fabricante del modelo, siempre que sea con piñón/corona.

En la transmisión trasera, el piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior, y girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1.

La relación piñón/corona es libre.

Se debe mantener el tipo de transmisión, 4x2 ó 4x4, que el coche incorpora de serie.

En el caso de ser un coche con tracción 4x4, para llevar la tracción al eje delantero, se permiten los sistemas de gomas, o motores de doble piñón.

En los coches 4X4 mediante poleas y gomas de tracción, se permite la colocación de un segundo juego de transmisión (poleas y gomas libres).

8.- GUÍA, CABLES Y TRENCILLAS:

La guía será única y libre dentro de las comercializadas por las marcas de slot.

Su emplazamiento debe ser el determinado por el fabricante para ese modelo de coche.

Se permite sustituir el sistema de guía (con muelle o fija) que el coche lleve de serie, siempre que para ello no se modifique la guía ni las características del chasis.

Se permite quitar el muelle en las guías que lo lleven de serie.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

Los cables serán libres dentro de los comercializados por las marcas de slot y se permite soldarlos a las trencillas y al motor.

En los coches que originariamente lleven un sistema de pletinas para la conducción eléctrica entre motor y trencillas, se puede añadir un cable para asegurar la corriente, pero sin eliminar el sistema original.

Las trencillas serán libres dentro de las comercializadas por las marcas de slot.

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

Las llantas serán de libre elección dentro de los comercializados por las marcas de slot y tendrán un diámetro comprendido entre 14,5 y 18mm. Serán iguales por eje .

Los ejes libres dentro de cualquier marca de slot y de cualquier material, sin modificación alguna y las ruedas deberán girar conjuntamente con dichos ejes.

Estarán permitidos los ejes comercializados en que las ruedas giran independientes.

Quedan admitidos los semiejes en el tren delantero de cualquier marca de slot y al colocarlos en el chasis los 4 neumáticos deberán tocar en la placa de verificación de forma completamente plana.

Los cojinetes serán de libre elección dentro de los comercializados por las marcas de slot, su emplazamiento será el previsto por el fabricante, pudiendo ser fijados con cianocrilato o cola de contacto, se permiten cojinetes con rodamientos a bolas.

10.- POLEAS:

En los coches 4X4, libres a escoger entre los comercializados por un fabricante de material de slot.

No se permite modificar las características originales de las poleas ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento.

Deben de girar solidariamente con las ruedas y en proporción 1:1.

Tiene que ser iguales por eje pero pueden ser de diferente diámetro en el eje trasero con respecto al eje delantero.

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo en los coches que sean 4X4.

Deben ser de goma o caucho y comercializadas por marcas de slot.

No se permite modificar las características originales de las gomas de transmisión ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento.

12.- SUSPENSIONES:

Quedan permitidas todas las suspensiones dentro de las marcas homologadas, sin modificación alguna y se pueden combinar las de distintos fabricantes siempre que sean compatibles entre sí.

No se pueden poner más de dos imanes por suspensión. No se podrán instalar muelles e imanes en la misma suspensión.

No estarán permitidos retocar, lijar, limar... los agujeros de las bancadas donde van las suspensiones para poder instalar las mismas, ejemplo: no se podrán colocar los tornillos (MB-07011) como soporte de suspensión en las bancadas de Slot.It

13.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo 14gr (sin tornillos), si alguna carrocería o sus accesorios, cristales, interior, etc.. se ve manipulada, lijada, rebajada etc, no pasara la verificación

El habitáculo y los cristales del mismo podrán cambiarse por unos de lexan de cualquier fabricante que tenga previsto para este modelo.

La anchura máxima del vehículo vendrá dada por la carrocería, los ejes y llantas tanto delanteras como traseras no podrá sobresalir de la parte más ancha del paso de rueda del coche.

La carrocería no se permite aligerarla ni lastrarla y quedan prohibidos cualquier contrapeso sea o no de serie tampoco se permiten los excesos de peso con la cola o derivados

Importante : En los Formula en los que las ruedas están al descubierto la anchura máxima tanto delantera como trasera incluyendo llantas, ejes y neumáticos será de 70mm

TURISMOS 1/32

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches y con las siguientes características

Serán turismos de cualquier campeonato de turismos de pista en el que los coches estén basados en un porcentaje bastante alto en los coches de serie, ejemplo, WTCC y también quedan incluidos en esta categoría los turismos que participan en campeonatos de rally, categorías como, S1600, S2000, WRC ,copas de promoción y Grupos N, con una antigüedad todos ellos de 25 años desde su fecha de fabricación real.

2.- CARROCERIA:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

La carrocería y cristales (transparentes), deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina. Están prohibidos los cristales de lexan. A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis. Está permitida la supresión de retrovisores, limpiaparabrisas, antenas, siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.

El habitáculo podrá ser el original o se podrá sustituir por otro genérico fabricado por una marca de slot que sea de rally. Dicho habitáculo deberá ser horizontal, paralelo al chasis del coche y sin rebabas laterales perpendiculares al chasis. En cualquier caso deberá simular el cuadro de instrumentos, volante, piloto y copiloto (Casco, busto y brazos) y asientos delanteros como mínimo indispensable. La pintura y decoración son libres.

Los kits de carrocerías de los fabricantes deben demontarse como la versión de serie.

Quedan prohibidos cualquier tipo de contrapeso sea o no de serie.

Es obligatorio 2 dorsales en la carrocería.

Es obligatoria la presencia del piloto, de plástico o resina, compuesto de casco, busto y brazos y debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con este en pista y situado en la posición del conductor. En caso de que el coche lleve de serie copiloto también se admitirá. Podrá sustituirse la bandeja de pilotos por otra de lexan fabricada por una marca de slot, siempre y cuando respete el número de pilotos de su bandeja de serie.

3.- CHASIS Y TORNILLERIA:

La tornillería será libre siempre que sea de slot y el chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

=====9=====

El chasis será el determinado por el fabricante para ese modelo de coche, hecho en plástico inyectado y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este reglamento técnico.

La bancada podrá ser la original del fabricante de ese modelo de coche o cualquier otra hecha por un fabricante de slot siempre que sea fabricada en plástico inyectado y sea compatible con ese chasis sin modificación alguna (ni de bancada ni de chasis) .

Estará permitido los chasis como bancadas fabricadas en 3D.

La posición del motor será la determinada por el fabricante, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permite la sustitución del chasis, bancada o cualquier otro componente del mismo por otro comercializado por la marca para ese modelo de coche, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permiten los chasis con sistemas de regulación de altura, bancadas de motor regulables, sistemas de suspensión de los ejes, kits de suspensión de bancadas comercializados por el fabricante para sus modelos siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.

El chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

Se pueden agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación de la carrocería, sin modificar los soportes de la carrocería.

No puede llevar ningún imán suplementario, permitiéndose la supresión del soporte del imán cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Prohibidos los sistemas que representen un freno adicional al del propio motor.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

Quedan prohibidos cualquier contrapeso sea o no de serie

4.- MOTOR:

Se admitirán motores homologados de cualquier marca de slot comercializada y que cumpla con los siguientes requisitos.

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas.

Se permite eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor, con celo.

No se permite suprimir las etiquetas identificativas que cubren algunos motores, excepto la parte que esta de cara a la pista.

Cualquier manipulación del motor no descrita anteriormente será causa de exclusión.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot), con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios será de:

-10 gr UMS para motor en posición lineal

- 6 gr UMS para motor en posición anglewinder y sidewinder

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de celo.

Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante o similar).

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido en la medición del motor en la U.M.S.

Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

Los neumáticos delanteros tendrán que tocar en la placa de verificación de forma completamente plana.

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

Estará totalmente prohibido cualquier clase de material o fluido que cree una capa en los neumáticos para mejorar o empeorar la adherencia de los mismos.

Los neumáticos delanteros se podrán limar o rebajar, pero no podrán ser cónicos y tendrán una anchura mínima de 7mm.

Queda completamente prohibido el uso de neumáticos de silicona e infringir esta norma será causa de expulsión de la carrera.

6.- CORONAS Y PIÑONES:

Las coronas y piñones serán libres y comercializados por una marca de slot sin modificación alguna.

En los coches 4x4 si la transmisión delantera es mediante corona piñón el número de dientes será libre tanto de la corona y del piñón delantero

7.- TRANSMISIÓN:

Libre siempre que sea con piñón/corona.

En la transmisión trasera, el piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior, y girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1.

Se debe mantener el tipo de transmisión, 4x2 ó 4x4, que el coche incorpora de serie.

En el caso de ser un coche con tracción 4x4, para llevar la tracción al eje delantero, se permiten los sistemas de gomas, o motores de doble piñón, como se prefiera.

En los coches comercializados con transmisión delantera mediante poleas y gomas de tracción, se permite la colocación de un segundo juego de transmisión (poleas y gomas), siempre que sea idéntico al primero.

8.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

La guía será única y libre dentro de las comercializadas por las marcas de slot.

Su emplazamiento debe ser el determinado por el fabricante para ese modelo de coche.

Se permite sustituir el sistema de guía (con muelle o fija) que el coche lleve de serie, siempre que para ello no se modifique la guía ni las características del chasis.

Se permite quitar el muelle en las guías que lo lleven de serie.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

Los cables serán libres dentro de los comercializados por las marcas de slot y se permite soldarlos a las trencillas y al motor.

En los coches que originariamente lleven un sistema de pletinas para la conducción eléctrica entre motor y trencillas, se puede añadir un cable para asegurar la corriente, pero sin eliminar el sistema original.

Las trencillas serán libres dentro de las comercializadas por las marcas de slot.

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

Las llantas serán de libre elección dentro de los comercializados por las marcas de slot siempre y cuando sean de plástico o metal y se les añadirán tapacubos comercializados por las marcas de slot siempre que sean con fondo plano (prohibido tapar con celo o similar)

El fondo plano se entiende como fondo sin agujeros ni ranuras.

Deben ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro, anchura y marca, comprendidas entre 15 y 17mm, excepto si el coche de serie no lleva las cuatro llantas igual de anchas, o las lleva de diferente diámetro, permitiéndose en ese caso mantener su configuración.

Cuando se sustituyan las llantas originales del coche, se permite una tolerancia de +/- 1 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie.

Los ejes libres dentro de cualquier marca de slot y de material metálico, sin modificación alguna y las ruedas deberán girar conjuntamente con dichos ejes.

Los cojinetes serán de libre elección dentro de los comercializados por las marcas de slot, su emplazamiento será el previsto por el fabricante, pudiendo ser fijados con cianocrilato o cola de contacto, no se permiten los cojinetes con rodamientos a bolas.

10.- POLEAS:

En los coches 4X4, libres a escoger entre los comercializados por un fabricante de material de slot y quedan prohibidas las poleas dentadas.

No se permite modificar las características originales de las poleas ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento.

Deben de girar solidariamente con las ruedas y en proporción 1:1.

Tiene que ser iguales por eje pero pueden ser de diferente diámetro en el eje trasero con respecto al eje delantero.

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo en los coches que sean 4X4.

Deben ser de goma o caucho y comercializadas por marcas de slot.

No se permite modificar las características originales de las gomas de transmisión ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento.

Quedan prohibidas las gomas de tracción dentadas.

12.- SUSPENSIONES:

Quedan prohibidos.

13.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 16gramos (sin tornillos). Se permite llegar al peso aplicando un poco cinta adhesiva sin excesos en la bandeja de pilotos (El exceso sería poner más de 2 gramos de cinta adhesiva).

Anchura máxima de la carrocería: 64,0 mm.

Anchura máxima de los ejes montados (sin neumáticos): 61,5 mm o la misma que el ancho de la carrocería en caso de ser inferior a 61,5 mm.

Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 33 mm.

La medida máxima entre el centro del eje posterior y la parte más avanzada de la guía es de 105 mm.

CLÁSICOS 1/32

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches de rallys que hayan debutado hasta el año 1988 y deben de estar fabricados por una marca de slot. En caso de duda deberá demostrarse la participación de dicho vehículo en un rally real.

2.- CARROCERIA:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

La carrocería y cristales (transparentes) deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina. Están prohibidos los cristales fabricados en lexan. A través de los cristales no se podrá ver elementos mecánicos ni chasis.

copiloto, es obligatoria la presencia de piloto y copiloto compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar copiloto se debe colocar uno del mismo material y de parecido aspecto al piloto.

Está permitida la supresión de retrovisores, limpiaparabrisas, antenas, siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.

La pintura y decoración son libres. Debe llevar dos dorsales, uno en cada puerta.

Los kits de carrocerías de los fabricantes deben demontarse como la versión de serie.

Quedan prohibidos cualquier tipo de contrapeso sea o no de serie.

Es obligatoria la presencia del piloto, de plástico o resina, compuesto de casco, busto y brazos, en caso de que el coche lleve de serie copiloto también se admitirá.

3.- CHASIS Y TORNILLERIA:

La tornillería será libre siempre que sea de slot y el chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

El determinado por el fabricante en plástico inyectado y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este reglamento técnico.

Se permiten los sistemas de amortiguación de serie a los ejes, los sistemas de regulación del recorrido de la suspensión y los sistemas de regulación de los ejes respecto al chasis.

Se permite fijar el motor al chasis con pegamento, cola (sin excesos) en el soporte del motor, cinta adhesiva o realizando el orificio para el alojamiento del tornillo de soporte, sin modificar la posición, el lugar o la altura que ocupa el motor respecto al chasis.

El chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

Se pueden agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación de la carrocería, sin modificar los soportes de la carrocería.

No puede llevar ningún imán suplementario, permitiéndose la supresión del soporte del imán cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Prohibidos los sistemas que representen un freno adicional al del propio motor.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

Quedan prohibidos cualquier contrapeso sea o no de serie.

3.1 Chasis de plástico inyectado:

La posición del motor será lineal.

La bancada o soportes para el motor deben ser los originales sin modificación alguna.

Se permite la sustitución del chasis, bancada o cualquier otro componente del mismo por otro comercializado por la marca para ese modelo de coche, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

3.2 Chasis fabricados con impresora 3d:

La posición del motor será lineal.

El chasis deberá ser monocasco, es decir la bancada no podrá ser independiente y deberá estar integrada en el chasis.

Solo estarán permitidos aquellos chasis que sean comerciales y se puedan adquirir en comercios españoles y que estén fabricados expresamente para el modelo de carrocería válida.

4.- MOTOR:

Único y libre de cualquier marca de slot comercializada y que cumplan con los requisitos del presente reglamento técnico.

Los motores homologados deben ser de tipo compacto de caja cerrada.

A los motores no se les puede sustituir, cambiar, añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico del motor tal cual viene de serie que altere su rendimiento o medidas.

Se permite eliminar los componentes electrónicos externos de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie.

Se permite tapar el motor solo con una capa de cinta adhesiva tipo celo.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot) de Kelvin Light con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios es de:

- 6,0 gr. UMS para motor de caja tipo Mabuchi.
- 7,0 gr. UMS para motor de caja tipo RX.
- 4,0 gr. UMS para motor de caja corta.

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva.

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S.

Se permite el uso de adaptadores de cualquier fabricante para acoplar motores tipo mabuchi en chasis para motores tipo RX.

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

Los neumáticos delanteros tendrán que tocar en la placa de verificación de forma completamente plana.

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

Estará totalmente prohibido cualquier clase de material o fluido que cree una capa en los neumáticos para mejorar o empeorar la adherencia de los mismos.

Los neumáticos delanteros se podrán limar o rebajar, pero no podrán ser cónicos y tendrán una anchura mínima de 7mm.

Queda completamente prohibido el uso de neumáticos de silicona e infringir esta norma será causa de expulsión de la carrera.

6.- CORONAS Y PIÑONES:

Las coronas y piñones serán libres y comercializados por una marca de slot sin modificación alguna. Libres y comercializados por una marca de slot, manteniendo la relación obligatoria de 9/27, sin modificación alguna.

En los coches 4x4 si la transmisión delantera es mediante corona- piñón, el número de dientes será libre tanto de la corona y del piñón delantero

7.- TRANSMISIÓN:

La transmisión será la dispuesta originalmente por el fabricante del modelo y se debe mantener el tipo de transmisión 4x2 o 4x4 que el coche incorpore de serie. El piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior y girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1.

La relación piñón/corona será obligatoria mente de 9/27.

Se podrá incorporar un segundo juego de poleas en los coches que incorporen este sistema de transmisión de serie.

8.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

La guía será única y libre dentro de las comercializadas por una marca de slot. Su emplazamiento debe ser el determinado por el fabricante para ese modelo.

Están permitidos los brazos basculantes de guía, siempre y cuando venga de serie en el chasis original del modelo. La guía podrá ser pivotante si el modelo no la lleva de serie, es decir, se podrá poner una guía con muelle en todo aquel modelo que no la lleve de serie, siempre y cuando no haya que modificar el chasis para ello.

Se permite quitar el muelle en las guías que lo lleven de serie o también se podrá sustituir por cualquier otro muelle dentro de los comercializados por una marca de slot.

Se permite cortar y/o estirar el muelle. Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

Los cables serán libres dentro de los comercializados por las marcas de slot y se permite soldarlos a las trencillas y al motor.

En los coches que originariamente lleven un sistema de pletinas para la conducción eléctrica entre motor y trencillas, se puede añadir un cable para asegurar la corriente, pero sin eliminar el sistema original.

Las trencillas serán libres dentro de las comercializadas por las marcas de slot y prohibido aditivos en ellas.

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

Las llantas serán libres y comercializadas por una marca de slot sin modificación alguna, siempre y cuando sean de plástico o metal.

Deberán de ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro, anchura y marca, el diámetro permitido de llanta a montar es de 15 a 17 mm, excepto si el coche de serie no lleva las cuatro llantas igual de anchas o más altas, permitiéndose en ese caso mantener su configuración original..

Cuando se sustituyan las llantas originales del coche, se permite una tolerancia de +/- 1 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie.

Los ejes serán libres, comercializados por una marca de slot, metálicos macizos y de una sola pieza.

La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas.

Los ejes deben de llevar las llantas, coronas y poleas unidas fijamente a los mismos y deben girar en todos los casos conjuntamente con el eje en una proporción de 1:1.

La anchura total de los ejes con llantas (sin neumáticos) no podrá sobresalir de la carrocería.

La diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero no podrá ser superior a 7mm.

Los cojinetes serán libres y comercializados por una marca de slot.

No se permiten los rodamientos. En los coches que los lleven de serie se deberán sustituir por cojinetes.

Se permite fijar los cojinetes al chasis conservando el lugar y la altura original.

Se prohíbe fijar los cojinetes en los coches con suspensión.

10.- POLEAS:

Solo se permiten en los coches que las incorporen de serie, libres comercializadas por un fabricante de material de slot, estando prohibidas las poleas y correas dentadas.

No se permite modificar las características originales ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento.

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

La transmisión será la dispuesta originalmente por el fabricante del modelo y se debe mantener el tipo de transmisión 4x2 o 4x4 que el coche incorpore de serie.

El piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior y girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1.

La relación piñón/corona será obligatoriamente de 9/27.

Se podrá incorporar un segundo juego de poleas en los coches que incorporen este sistema de transmisión de serie.

12.- SUSPENSIONES:

Las que lleve de origen, pudiéndose cambiar por otras del mismo fabricante e igual estructura.

No está permitida la suspensión magnética.

13.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 18 gramos (SIN tornillos).

Se permite llegar al peso de las siguientes formas:

- Aplicando un poco de cinta adhesiva exclusivamente en la bandeja de pilotos (no se podrá poner más de 2 gramos de cinta adhesiva).
- A través de la decoración del coche (barniz o pintura)
- Añadiendo elementos decorativos en la bandeja de pilotos (Barras antivuelco, Ruedas de repuesto, extintores, o elementos similares)

Anchura máxima de la carrocería: 64,0 mm.

Anchura máxima de los ejes montados (sin neumáticos): 61 mm o la misma que el ancho de la carrocería en caso de ser inferior a 61 mm.

La medida máxima entre el centro del eje posterior y la parte más avanzada de la guía es de 107 mm.

WRC/WRC2 1/24

Dichas categorías se regirán bajo el reglamento oficial vigente de la Coordinadora Nacional de Rallye-slot 1/24 CNR.

Los WRC2 podrán adaptar los chasis a las mismas características de los WRC.

GT/ A/ Clásicos 1/24

Dichas categorías se regirán bajo el reglamento oficial vigente de la Coordinadora Nacional de Rallye-slot 1/24 CNR.

Los chasis de estas tres categorías podrán ser modificados o adaptados para equiparse a la de mayor prestaciones.

HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES:

Quedarán homologados automáticamente todos los vehículos que cumplan el presente reglamento.

En los casos dudosos no serán admitidos hasta que sean homologados mediante un anexo a este reglamento

CASOS DUDOSOS

La organización tendrá la potestad de decidir en cualquier caso dudoso en cuanto a este reglamento técnico.

PENALIZACIONES TECNICAS.-

Coches no admitidos.	Exclusión.
Anomalías en el motor	Exclusión.
Imanes suplementarios.	Exclusión.
Uso de aditivos.	Exclusión.
Falta de dorsales o placas de rally.	10" /unidad.
Anomalías en la transmisión.	Exclusión.
Incumplimiento de modificaciones mínimas	Exclusión.
Incumplimiento características de la carrocería.	Exclusión.
Incumplimiento de medidas de peso mínimo de la carrocería.	Exclusión.
Falta de cristales	Exclusión.
Falta de accesorios de iluminación .	Exclusión.
Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo.	Exclusión.
Chasis no homologado o deformado.	Exclusión
Bancadas de motor no homologadas	Exclusión.
Ejes no reglamentarios	Exclusión.
Anomalías en la guía.	Exclusión.
Llantas no homologadas.	Exclusión.
Modificación o falta de coronas en los 4x4.	Exclusión.
Neumáticos no correctos.	Exclusión.
Cambiar neumáticos entre tramos	Exclusión.
Vidrios opacos, si el modelo no los lleva de serie .	30"
Falta de luces simuladas.	10" /unidad.
Faros supletorios no reglamentarios.	10"
Falta de otros elementos aerodinámicos o decorativos .	10" /unidad.
Exceso de peso .	20" /gramo.
Falta de piloto.	60".
Falta de copiloto.	30".
Falta de volante.	20".
Falta de dorsales o placa de rally	5"/ unidad
Falta de tornillos .	10" /unidad.
Anomalías en los tornillos	10"/ unidad.

Anomalías en las medidas de las llantas	30"/unidad.
Falta de tapacubos obligatorios (.	30"
Ruedas no giran o no tocan la pista	20".
Anomalías en el intercambio de suspensiones .	30"/unidad.
Anomalías en las poleas .	30"
Anomalías en la gomas de tracción (.	30"
Cojinetes de ejes no reglamentarios .	20" / unidad.
Cambios de rodamientos por cojinetes no reglamentarios .	30"/unidad.
Fijación de cojinetes no reglamentaria .	30"/unidad.
El piñón del motor no gira en proporción 1:1 con el eje del motor.	60"
Anomalías en los piñones.	60"/unidad.
Anomalías en el modelo de llanta.	10" /unidad.
Incumplimiento de medidas de ejes .	10" / mm
Neumáticos que no cubran totalmente la llanta.	30".
Cambio chasis	50" Cambio Motor 50" Cambio
Carrocería	50"

* Las penalizaciones que no conlleven la exclusión del piloto, se aplicarán en cada etapa mientras no sean subsanadas.