

IV NACIONAL DE RALLYS 1/32 2010



REGLAMENTO DEPORTIVO

ORGANIZACIÓN:

El club ASV Racing organiza su IV Campeonato Nacional de rally slot 1/32.

La organización siempre estará formada exclusivamente por personal del club, que pondrá a disposición de cada prueba los recursos humanos que se estimen oportunos para cada una de ellas, siempre perfectamente identificados para distinguirlos del resto de personas del club.

El campeonato constará de **9 pruebas** según se contempla en el calendario oficial de ASV Racing, publicado en la página web del club www.asvracing.es.

Todas las noticias referentes a este campeonato serán publicadas en nuestra web, siendo esta y nuestro tablón de anuncios, las dos únicas fuentes oficiales donde se publicará cualquier cambio que se realice en cualquier aspecto que afecte al desarrollo de nuestro campeonato.

No tendrá ningún valor oficial las noticias que aparezcan en los foros, blogs ó similares, si no están confirmadas en nuestra web ó tablón de anuncios.

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 tramos.

TRAMOS DEL RALLY:

Las pruebas de este campeonato se disputarán sobre 5 tramos de material Ninco y/ó Scalextric 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 ó dejase restos de humedad ó similar, el vehículo será expulsado de la prueba.

Estos tramos serán los empleados la semana anterior en el Mundial de rally slot 1/32., a los cuales se les dará la vuelta una vez terminada esta prueba con el objetivo de que no se puedan entrenar.

Para verificar su buen funcionamiento, un "coche cero" de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección. Si el "coche cero" recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al Director de Carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista.

Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado íntegro.

El no poder recorrer el tramo ó hacerlo sin carrocería conllevará la aplicación del tiempo máximo.

El desarrollo de cada una de las carreras del IV Campeonato Nacional de rally slot 1/32 consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos clasificatorios. La etapa ó corte se realizaran los viernes noche que se estipule en el calendario del club, todas ellas según los horarios especificados. Un recorrido completo por todos los tramos forma una sección. Todos los rallyes del campeonato estarán compuestos de tres secciones.

FECHAS:

1ª Prueba; 22 de Enero
2ª Prueba; 19 de Febrero
3ª Prueba; 16 de Abril
4ª Prueba; 21 de Mayo
5ª Prueba; 18 de Junio
6ª Prueba; 16 de Julio
7ª Prueba; 17 de Septiembre
8ª Prueba; 22 de Octubre
9ª Prueba; 19 de Noviembre

HORARIOS:

Las carreras se disputarán los Viernes por la noche.
El horario de inicio de la prueba será el siguiente:
21:15h-21:30h presentación y parque cerrado.
21:30h-22:00h verificaciones y coche cero.
22:00h Inicio de Carrera.

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.

HOJA DE RUTA:

El carnet de ruta es un documento que identifica al piloto y su coche, donde quedan anotados los tiempos de los tramos, controles horarios y distintas penalizaciones ó bonificaciones.
La hoja de tramo es el listado que refleja los tiempos de todos los coches que han pasado por un tramo. Es obligación del piloto comprobar la correcta anotación de sus tiempos en el carnet de ruta y en la hoja del tramo.

CRONOMETRAJE DE TRAMOS:

Cada 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 ó 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 el piloto diese una vuelta de más a un tramo, se dividiría las vueltas dadas y se multiplicaría por las que debió dar.
2ª.- Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, pero existiese cronometrada una ó más vueltas rápidas, se calcularía el tiempo sacando la media de las vueltas cronometradas y multiplicando por las vueltas que debería haber dado al tramo.
3ª.- Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, y tampoco existiese cronometrada una ó más vueltas rápidas, se aplicaría la media respecto a los tiempos obtenidos en ese tramo en las demás secciones ó pasadas.
4 º.- 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 ó sucesivos, será expulsado del rally.
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 es apuntado el tiempo en el carnet de ruta, se computará de cara a la clasificación de la prueba como tiempo máximo en el tramo ó tramos afectados. Si no están apuntados en la hoja de tramos ó 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 tabla de penalizaciones para la primera infracción, y la exclusión del rally para la segunda ó más reincidencias.

PARQUE CERRADO:

Antes del comienzo de cada etapa y después del final de esta, 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.

ORDEN DE SALIDA:

En todos los rallies del campeonato, el orden de salida será:

1ª sección: scratch del campeonato ordenado por grupos de tres participantes.

2ª sección: scratch de la 1ª sección, siguiendo los grupos de tres participantes.

3ª sección: scratch de la 2ª sección, siguiendo los grupos de tres participantes.

El orden de salida se podrá modificar según las condiciones de inscripción y a criterio de director de carrera.

Para la primera prueba el orden de salida será el inverso a la inscripción.

COCHE CERO:

Al principio del rally, los tramos serán recorridos por el coche cero para verificar el correcto funcionamiento de los tramos. Si el coche cero no detecta ninguna anomalía en los tramos, no se aceptará ninguna reclamación sobre el estado de la pista.

INICIO DEL TRAMO:

La organización acotará una zona del trazado previa a la salida que el piloto aprovechará como aproximación a la misma. En ningún caso servirá de entrenamiento ni podrá utilizarse en más de una ocasión en cada tramo.

Antes de tomar la salida, el coche deberá estar completamente parado, no más lejos de 10 cm del sensor del cuentavueltas.

CONTROL HORARIO:

Habrán un tiempo, determinado por la organización, para recorrer todos los tramos. Una vez acabada la etapa, el participante tendrá que llevar el coche al parque cerrado y se le apuntará la hora de entrada. Si esta fuera posterior a la hora de llegada teórica de entrada, sería penalizado con 10 segundos por cada minuto de retardo.

Si un piloto llega al tramo y se encuentra con pilotos precedentes, tendrá que pedir bonificación, que deberá ser de un minuto por cada piloto que haya esperando en el tramo, y servirá para ampliar la hora teórica de entrada al parque cerrado.

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 asistente con 10 segundos por pista avanzada. Durante la disputa de un tramo cronometrado, 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.

CONTROL STOP:

Es totalmente obligatorio pararse una vez acabado el tramo. El no cumplimiento de esta norma será penalizado con 10 segundos.

TIEMPO MÁXIMO:

El tiempo máximo para recorrer cada uno de los tramos se fija en 120 segundos. Si un piloto supera este tiempo en alguno de los tramos, se le anotará en el carnet de ruta el tiempo máximo, sin finalizar el tramo.

ASISTENCIAS:

Todos los participantes tienen la obligación de hacer de asistencia. El incumplimiento de esta norma será motivo de exclusión.

La función de las asistencias, será la de poner los coches en el carril si éstos se salen durante el recorrido de los tramos.

También deben informar de cualquier incidencia que pudieran detectar.

MANDOS:

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 controlada manualmente por el piloto. El control automático por parte del mando no está permitido.

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.

ALIMENTACIÓN DE LAS PISTAS:

Cada tramo está provisto de una fuente de alimentación de la marca DS (ref. DS Power 3), las cuales dan un voltaje de 8.5 a 20V, a intervalos de 0.5V.

Cada participante podrá seleccionar el voltaje a su voluntad antes ó durante el tramo.

Se permite el uso de cualquier dispositivo externo que ayude a regular el mando.

VERIFICACIONES:

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

MANIPULACIONES Y REPARACIONES DEL COCHE:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que estén homologados) ya sea para ponerlo a punto ó para 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 sección.
- Delante de un verificador ó jefe de tramo, antes ó 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 sección 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 ó 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 ó aditivos y permanezcan secos.

PENALIZACIONES:

Las penalizaciones serán en forma de tiempo añadido a la hoja de ruta, excepto casos que impliquen una exclusión directa. Estas pueden ser administrativas ó técnicas, y están enumeradas al final de cada reglamento técnico.

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.

EMPATES:

Los ganadores del rally ó de cada categoría, son los pilotos que obtengan el menor tiempo una vez sumados los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados, mas el total de penalizaciones temporales.

En caso de empate al final del rally, decidirá el mejor tiempo obtenido en el primer tramo de la 1ª sección.

Si el empate persiste, se compararán los tiempos en los tramos 2º y así sucesivamente.

En caso de empate al final del campeonato, este se resolverá a favor del piloto con mayor número de primeros puestos conseguidos. De persistir, el mejor tiempo del primer tramo del último rally desharía el empate.

PREMIOS:

Obtendrán Trofeo los tres primeros Clasificados al acabar el Campeonato.

Para poder optar a premios finales del campeonato, se deberá haber puntuado en al menos seis de las nueve pruebas, pudiéndose descontar una prueba del total.

PUNTOS:

Para la clasificación de cada rally y para el campeonato final, se siguen los siguientes principios, siempre y cuando se termine el rally completo.

1º - 25p	2º - 20p	3º - 16p	4º - 13p	5º - 11p	6º - 10p	7º - 9p	8º - 8p
9º - 7p	10º - 6p	11º - 5p	12º - 4p	13º - 3p	14º - 2p	15º - 1p	

En caso de retirada ó abandono de una prueba, no se optará a ninguna puntuación.

DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

La organización se reserva el derecho de:

- Modificar ó 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 ó 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 ó cosas por parte de terceros.
- Los casos no reflejados en este reglamento deportivo quedan a criterio de la organización.

ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES:

El hecho de inscribirse a cualquier prueba del IV Campeonato Nacional de rally slot 1/32 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 ó 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.

IV NACIONAL DE RALLYS 1/32 2010



REGLAMENTO TECNICO

1.- COCHES ADMITIDOS:

- Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches de rallys que hayan corrido con reglamento FIA desde 1.997 como WRC, A, Súper 2.000, Súper 1.600, Kit Car, NGT y N. 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. A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis.
- El habitáculo debe simular el cuadro de instrumentos, volante y asientos delanteros y podrá ser cambiado por otro que el mismo fabricante ofrezca como opción para dicho vehículo.
- Debe llevar dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally.
- La pintura y decoración son libres y por este motivo se permite una tolerancia de incremento en el peso de 2 gramos. Igualmente se permite colocar ó extraer faros auxiliares, siempre en número par, así como antenas con una tolerancia de incremento de peso de 2 gramos.
- Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto, de plástico ó resina, compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar este último se debe colocar uno del mismo material y de parecido aspecto al piloto.
- Está permitida la supresión de retrovisores y limpiaparabrisas siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.
- También se permite la eliminación de bombillas y leds en los coches con iluminación, pero conservando todos los demás accesorios, así como la incorporación de los mismos en aquellos modelos que no lleven, siempre que para ello no haya que modificar las características de serie de la carrocería.

3.- CHASIS:

- El determinado por el fabricante en plástico y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.
- Se permiten los chasis con sistemas de regulación de altura de los ejes.
- Se permiten las bancadas de motor regulables sin ningún tipo de modificación y solamente en los chasis que lo incorporen de serie.
- 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 ó cualquier componente del mismo por otro comercializado por la marca para ese modelo de coche, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.
- Se permite el intercambio de bancadas de motor en los chasis que lo lleven de serie, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.
- Se permite los sistemas de suspensión de los ejes en aquellos chasis que lo incorporen de serie, 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 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 suplementario, permitiéndose la supresión del soporte del imán cuando sea un añadido (mediante tornillos ó 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.

4.- PESOS Y MEDIDAS:

- Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 18 gramos.
- Anchura máxima de la carrocería: 63,5 mm.
- Anchura máxima de los ejes: 2mm. + que el paso de ruedas, con un máximo de 63 mm. incluido neumático.
- Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 32 mm.

5.- MOTOR:

- Único y homologado del tipo compacto de caja cerrada.
- Se admiten los de cualquier marca de slot comercializada y que cumpla con los requisitos del presente reglamento técnico.
- A los motores no se les puede añadir ó manipular ningún componente eléctrico, mecánico ó electrónico que altere su rendimiento ó medidas, a excepción de lo que contempla el presente reglamento técnico.
- Se permite alargar ó acortar los ejes del motor, así como 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 cinta adhesiva ó papel aislante.
- Queda prohibido el intercambio de piezas entre marcas y modelos de motor.
- No se permite suprimir las etiquetas identificativas que cubren algunos motores, en estos casos solo se permite recortar las aberturas interiores de las mismas (ventanas).
- 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 -10 gramos para los modelos con una disposición lineal del mismo, de -7,5 gramos para sidewinder y anglewinder en motor de caja larga y de -6 gramos para sidewinder y anglewinder en motor de caja corta.
- La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. La cinta adhesiva, si la llevara, debe ser delgada (tipo celo). Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante ó similar).
- En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S. Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.
- **Prohibido el motor Team Slot TS3 de ventana grande.**

6.- 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, ó motores de doble piñón siempre y cuando el fabricante comercialice el coche con esta configuración.
- 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 libres).

7.- GUIA:

- Única y libre dentro de las comercializadas por una marca de slot.
- Su emplazamiento debe ser el determinado por el fabricante para ese modelo de coche. En el caso que el chasis del coche se pueda adquirir como recambio, y este incorpore una posición de guía diferente a la que figura en el coche de serie, se considera el emplazamiento de guía determinado por el fabricante el utilizado indistintamente en cada uno de los chasis del coche.
- Se permite sustituir el sistema de guía (pivotante ó fija) que el coche lleve de serie, siempre que para ello no se modifique la guía ni las características del chasis.
- Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

8.- TRENCILLAS:

- Libres. Prohibidos los aditivos.

9.- TORNILLOS:

- Metálicos, los de serie ó cualquier otro de similares características fabricados por una marca de slot.

10.- CABLES:

- Libres. 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.

11.- LLANTAS:

- Marca y modelo libre dentro de las comercializadas por marcas de Slot, sin modificación alguna, siempre que sean de plástico ó metal.
- Las llantas deben llevar tapacubos (integrados ó añadidos), pero no se permitirá tapar el exterior de la llanta con ningún material añadido (papel, celo, etc.)
- Deben ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro y anchura, excepto si el coche de serie no lleva las cuatro llantas igual de anchas, ó 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 +/- 2 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie.

12.- POLEAS:

- En los coches que las incorporen de serie, 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.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

- Solo se permiten en los coches que las incorporen de serie. Deben ser de goma ó 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.

14.- COJINETES:

- Libres y comercializados por una marca de slot, siempre que no varíen las características de posición originales.
- 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.

15.- SUSPENSIONES:

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

16.- EJES:

- Libres, comercializados por una marca de slot, metálicos y de una sola pieza.
- La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas.
- Los ejes se pueden cortar para conseguir la medida reglamentaria según el coche.
- Los ejes deben 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.
- No se permiten los semiejes delanteros.
- La anchura total de los ejes con llantas no podrá sobresalir de la carrocería, excepto en los coches que de origen tengan dicha circunstancia, en cuyo caso no podrán sobresalir más de 1 mm por lado hasta un máximo de 63 mm.

17.- PIÑONES:

- Libres y comercializados por una marca de slot, sin ninguna modificación.

18.- CORONAS:

- Libres, comercializadas por un fabricante de slot, sin ninguna modificación.

19.- NEUMÁTICOS:

- Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y estar fabricados en goma negra.
- Se pueden limar, dibujar, rebajar y cortar mientras cubran totalmente la llanta y giren solidariamente con ella. Prohibidos los neumáticos de clavos.
- Prohibidos los cambios de neumáticos entre tramos, excepto los admitidos por el director de carrera.
- Prohibidos los aditivos.

20.- 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.
- A finales de junio se estudiarán las novedades que queden fuera de reglamento y, se homologará lo que proceda.

21.- PENALIZACIONES TECNICAS:

- Coches no admitidos, Exclusión.
- Anomalías en el motor, Exclusión.
- Imanes suplementarios, Exclusión.
 - Uso de aditivos, Exclusión.
- Falta de dorsales ó 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 ó deformado, Exclusión.
 - Bancadas de motor no homologadas, Exclusión.
 - Ejes no reglamentarios, Exclusión.
 - Anomalías en la guía, Exclusión.
 - Llantas no homologadas, Exclusión.
- Modificación ó 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 ó decorativos, 10"/unidad.
 - Exceso de peso, 20"/gramo.
- Pilotos sin diferenciar ó pintados de un sólo color, 20".
 - Falta de piloto, 60".
 - Falta de copiloto, 30".
 - Falta de volante, 20".
- Falta de dorsales ó paca de rally, 5"/unidad.
- Habitáculo sin diferenciar de los pilotos, 20".
 - 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 ó 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 reglamentario, 30"/unidad.
- Elementos que componen los ejes no giran en proporción 1:1, 60".
- 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".

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

ASV
Reviews