

1.- MODELOS ADMITIDOS:

Se admiten las siguientes réplicas de coches de Raid, fabricados por **NINCO**:
 MITSUBISHI Pajero - FORD ProTruck – BMW X-5 y nuevos modelos que se irán homologando.

2.- CARROCERIA :

ESCALA: Estos coches deberán conservar todos los elementos y características de los modelos sacados de caja a excepción de lo que se especifica en las siguientes apartados de este reglamento, queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería.

MATERIAL: Fabricada en plástico por **NINCO**. No está permitido el aligeramiento de ningún tipo de la carrocería y sus componentes.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Estos coches deberán conservar todos los elementos y características de los modelos sacados de caja. Se permite añadir faros supletorios (en número par), antenas, retrovisores (si vienen por separado de la carrocería).

DECORACIÓN: El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. Es obligatorio la inclusión de 2 dorsales (lateral izquierdo y lateral derecho) y una placa de rallyes. Deben conservar los cristales transparentes.

HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería y debe ser el original que el fabricante de la carrocería suministra en el coche completo. No es posible modificarlo o forzarlo de ninguna manera.

PILOTO:

- El piloto original.
- Puede ser pintado, mientras sea lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

COPILOTO:

- Es obligatorio en los vehículos que lo incorporan de serie.
- Puede ser pintado, mientras sea lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y bloc de notas.

LUCES:

- Homologadas siempre y cuando sean del fabricante **NINCO** y la placa de circuito con acumulador esté colocada en la carrocería ó el habitáculo.

3.- CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Únicamente se permite utilizar el chasis original que el fabricante aporta junto a la carrocería sin modificación alguna.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original que se

monte en el chasis, puede estar fijado mediante cola o cinta adhesiva.

SUSPENSIONES: Obligatorias en los coches que las equipan de serie, se permite el intercambio de amortiguadores (Rojos, Azules y Amarillos), siempre que sean originales **NINCO**.

IMANES: Prohibido los imanes suplementarios, aunque el vehículo los incorpore de serie. Sólo se permiten los imanes del propio motor

SOPORTE DE IMAN: Se permite eliminar la pieza de plástico que actúa como soporte protector del imán original.

LASTRE: No está permitido el lastre adicional.

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

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

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación.

4.- TRANSMISION:

TIPO: Original en cada vehículo.

PIÑÓN: Original suministrado de serie.

CORONA: Original suministrado de serie. Se permite asegurar con cola la unión entre el eje y la corona.

POLEAS: Se permite el intercambio, (Rojas y negras), siempre que sean originales y Fabricadas por **NINCO**.

5.- EJES:

EJES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por **NINCO**.

COJINETES: Originales en cada vehículo. Se prohíbe fijarlos al chasis con cola.

6.- RUEDAS:

- Las 4 ruedas deben apoyar en la superficie de la pista.
- Deben estar compuestas de llanta y neumático.
- El neumático deberá estar fabricado en goma negra o caucho, y estar comercializado por **NINCO** exclusivamente para esta categoría de Raid. Deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. Se pueden limar, dibujar, rebajar, y cortar mientras se puedan reconocer. No podrán incluir ningún tipo de clavos.
- Las llantas pueden ser de cualquiera de las suministradas por **NINCO**. No está permitido modificarlas. Las 4 llantas deben de ser idénticas en diseño y dimensiones entre sí.
- Las llantas, montadas en el eje podrán sobresalir en 1mm. por lado como máximo de la anchura total del paso de ruedas de la carrocería.
- Las ruedas deben estar fijas al eje y girar

conjuntamente con el eje .

7.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES – CONEXION al MOTOR: Original suministrado por **NINCO**. Se permite modificar la longitud de los cables.

GUIA: Debe ser única Original suministrada por **NINCO** y situada en la posición original que para ella esté preparada en el chasis. Se permite rebajar la parte inferior en 1 mm. y también los laterales.

TRENCILLAS: Libres dentro de las comercializadas por **NINCO**.

8.- MOTOR:

FABRICANTE: Del tipo compacto, fabricados por **NINCO** (NC-7), siempre que el coche lo permita, sin forzar ni modificar el chasis y sin modificar el motor, eje o piñón.

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. Se podrá suprimir los elementos antiparasitarios que este lleve de origen. No se puede modificar la longitud del eje en ningún sentido. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor. Se medirá la potencia del imán en todos los vehículos según baremo organizativo estipulado.

9.- PESOS Y MEDIDAS:

- Se permite un aumento de peso de +4 gramos debido a la decoración.

10.- DISPOSICIONES GENERALES :

- Los casos no reflejados en este reglamento deportivo y técnico quedan a criterio de la organización.
- La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento.
- Las novedades de coche que vayan saliendo de las diferentes marcas, serán homologadas automáticamente siempre que cumplan el presente reglamento. En caso dudoso no serán homologadas exceptuando un anexo al presente reglamento.

1.-PISTAS:

Fabricadas en Plástico de la marca NINCO acondicionadas especialmente con Harinas de Cereales y otros materiales naturales de dificultad. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo o material en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización.

2.-DESARROLLO DE LA CARRERA:

Carrera: El desarrollo de un RAID consiste en recorrer durante un determinado número de minutos establecidos por la organización cada uno de los tramos de la sección de competición en la que se ha inscrito el piloto y en una sola etapa.

Tramos: Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos. Los tramos están agrupados de dos en dos (1-2, 3-4, etc...) compartiendo cada pareja un mismo circuito y diferenciando individualmente cada uno de los tramos por el carril en que se disputa, exterior o interior. Para verificar el buen funcionamiento de ellos un "coche cero" de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección de competición. 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.

Sección de Competición: Se disputarán durante el Viernes por la Tarde/Noche y toda la jornada del Sábado, divididas en Mañana y Tarde/Noche. Un piloto podrá participar durante una de estas secciones de competición con dos coches. Si el piloto decide participar con dos coches, estos deberán ser de diferente grupo de preparación y estará obligado a competir en primer lugar con el Grupo de preparación T-1 Serie NINCO. Cada sección de competición tiene unas plazas limitadas con lo que es aconsejable realizar una pre-inscripción.

Hora de Entrada: La organización del RAID establecerá para cada piloto y coche participante una hora de entrada en competición, agrupando a los pilotos inscritos en parejas para darles una salida a carrera común de dos en dos. La hora de entrada en competición podrá ser elegida por el piloto al formalizar su pre-inscripción y dentro de las disponibles en el tramo horario fijado por la organización para la sección de competición elegida.

Inscripciones: La organización del RAID establecerá un primer periodo de pre-inscripciones prioritarias para los pilotos ya clasificados en el ranking oficial del RAID para que estos puedan elegir su hora de entrada en competición, aplicando en dicha elección y a juicio de la organización un orden de entrada en competición inverso a la clasificación contemplada en el ranking oficial del RAID. Una vez cumplido este periodo de pre-inscripciones prioritarias, se abrirá un nuevo periodo de pre-inscripciones para el resto de pilotos no clasificados en el ranking oficial del RAID. Igualmente, la organización también aceptará inscripciones "in-situ" durante la misma sección de competición aunque condicionadas a las plazas y horarios disponibles no cubiertos en los periodos de pre-inscripción. Los periodos habilitados para pre-inscripciones así como la lista de pilotos clasificados en el ranking oficial del RAID se harán públicos el día de la convocatoria oficial de la competición. La organización publicará periódicamente la lista de los pilotos ya pre-inscritos al RAID con sus horas de entrada a competición.

• Un coche inscrito en un grupo de preparación ha de mantener las características de ese grupo durante todo el RAID.

• La formalización de una pre-inscripción para el RAID es un compromiso de concurso y participación en firme entre el piloto que la ha solicitado y la organización de la competición. La organización se reserva el derecho de aplicar las medidas que considere oportunas ante el incumplimiento de la pre-

inscripción por parte de un piloto participante y sin una causa de fuerza mayor justificada (accidente, enfermedad).

Control de Salida de Tramo: Los tramos, al estar agrupados de dos en dos, cada pareja en un mismo circuito (1-2, 3-4, etc...), deberán disputarse por dos pilotos participantes de forma conjunta. No se podrá acceder a los dos tramos siguientes hasta que ambos pilotos no hayan disputado los dos tramos anteriores. Los coches deberán realizar la Salida de cada tramo de forma sincronizada y conjunta disponiendo para ello, y a criterio de los pilotos participantes, de un margen de hasta 1 vuelta como máximo entre la salida del primer coche y el segundo. El control de vueltas electrónico será independiente por tramo/carril.

Carnet de Ruta y distintivos: El carnet o tarjeta de ruta es un documento que identifica al piloto, donde quedan anotados el número de vueltas y pistas recorridas de los tramos, los controles horarios y las distintas penalizaciones o bonificaciones. El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo.

Carnet de piloto: Será obligatorio llevarlo en un lugar visible frontalmente durante toda la sección de competición en la que participa

Control horario: El recorrido global del RAID deberá cumplirse en un tiempo determinado por la organización. En el carnet de ruta estarán anotadas las horas de salida y llegada teórica. En el caso de llegar a un tramo y encontrarlo ocupado por un piloto o pilotos precedentes, los controles aplicarán una bonificación de 1' por piloto, ampliando así el control horario.

Clasificación final: El ganador de cada grupo de preparación es el piloto que recorra más distancia, contada en número de pistas, en la disputa de todos los tramos del RAID y de entre todos los coches de su categoría.

Empates: En caso de empate al final del RAID, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el primer tramo. En caso de nuevo empate, decidirá el mayor número de pistas recorrido en el siguiente tramo. Y así sucesivamente.

3.-COMISARIO:

La función del comisario-ayudante de pista será la de poner los coches en el carril, si éstos se salen, durante todos los tramos. Cada piloto deberá aportar su propio ayudante de pista y **1 sólo** como máximo. En caso de que el piloto participante no disponga de ayudante, la organización le facilitará uno. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente, o será penalizado con **-10 pistas** por tramo de pista adelantada.

4.-MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) únicamente durante la disputa del RAID ya sea para ponerlo a punto o repararlo en caso de accidente y exceptuando los siguientes elementos: Carrocería, chasis, soporte de guía, ejes, llantas y motor que no podrán ser en ningún caso substituidos por otros. Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse delante de un verificador de la organización, nunca fuera de la zona de pistas y no podrá afectar al control horario del RAID. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.

5.-VERIFICACIONES:

Se establecen dos controles de verificaciones técnicas para todos los coches participantes. El primero, a la entrega del coche a la organización durante la hora asignada al piloto de entrada a competición. Y el segundo, al finalizar el piloto su carrera y hacer entrega a la organización de la hoja de ruta con los resultados obtenidos. Los coches deberán entregarse abiertos, carrocería y chasis por separado. Así mismo, la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado.

Reclamaciones: Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la

verificación de algún coche participante ésta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 € durante los 30 minutos posteriores al final de la competición. En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

Penalizaciones administrativas:**Exclusión:**

- Conducta no cívica o antideportiva.
- Pérdida o falsificación del carnet de ruta.
- Modificación de las condiciones de las pistas.
- Manipulación del coche fuera del área de competición.
- Actitud antideportiva o falta de competitividad en la disputa conjunta de un tramo.

Penalizaciones temporales:

- Retraso en la Hora de Entrada a Competición: -30 pistas x minuto.
- Retraso en la Llegada al Control Horario por Tramo: -30 pistas x minuto.
- Incumplimiento del Control de Salida de Tramo: -50 pistas x coche.
- Pérdida del dorsal: -50 pistas.
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente: -10 pistas x tramo de pista.

Penalizaciones técnicas:**Exclusión:**

- Mando no reglamentario.
 - Anomalías en el motor.
 - Cambio de chasis, carrocería, soporte de guía, ejes, llantas o motor durante el Raid.
 - Uso de imanes suplementarios o aditivos.
 - Carrocería o cristales no reglamentarios.
 - Modificaciones no permitidas.
 - Ejes o guía no correctos.
 - Chasis deformado.
 - Neumáticos no correctos.
 - Mecánica a la vista o falta de habitáculo.
 - Uso de elementos prohibidos.
- Penalizaciones temporales:**
- No paro del coche después de la finalización del tramo: -20 pistas x tramo de pista
 - Incumplimiento de medidas de carrocería, neumáticos o ejes: -50 pistas x milímetro.
 - Piloto y/o copiloto no reglamentarios: -50 pistas.
 - Número de dorsales o placas de rallye no reglamentarias: -50 pistas x unidad
 - Falta de plástico portaluces: -50 pistas.
 - Ruedas no tocan o no giran libremente: -50 pistas.
 - Llantas cubiertas parcialmente: -50 pistas.
 - Falta de ópticas o pilotos: -50 pistas.

6.-VOLTAJE:

- Se competirá a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación DS.P2/12 individuales por tramo y ajustables por el mismo piloto en el rango de valores siguiente: 5,7,10,12,14,15,16,17,18,19,20 y 22 voltios.

7.-DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición.
- Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.
- Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga con plena potestad sobre las copias.