

RAIDSLOT de Resistencia para coches T1 (1:32)**REGLAMENTO DEPORTIVO****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 una Raid-Resistencia (RESISRAID) consiste en recorrer durante un determinado número de minutos establecidos por la organización cada uno de los carriles de los que consta la suma total de circuitos montados para la competición.

Circuitos: Serán nuevos para todos los pilotos y no se podrá entrenar en ellos. Los circuitos de 4 carriles cada uno serán simétricos y estarán agrupados de dos en dos (1-2/3-4, 5-6/7-8, etc...) estando ocupados simultáneamente cada uno por cuatro pilotos pertenecientes a equipos diferentes, que comparten el circuito y que aportan cada uno un copiloto. Se producirán varios manchados de pista a lo largo del transcurso de la prueba, siendo especificados por la organización antes del comienzo de la misma.

Cambio de Carril: Los cambios de carril corresponderán a la serie 1-3-5-6-4-2-descanso"0"-descanso"00" (impares suben, pares bajan). Este sistema de cambio de carril proporciona que los equipos nunca tengan el mismo equipo al mismo lado durante la carrera. Es decir cada equipo tendrá una vez a la derecha y una vez a la izquierda el resto de los equipos participantes. El cambio de carril será efectuado por la organización, todos los equipos deberán anotar el piloto que disputa la manga antes que esta se inicie.

Motor y Ruedas: Para un desarrollo de la carrera con el máximo de igualdad entre los participantes, estos deberán coger un motor (NINCO NC-7 "Raider" Ref.80612) y dos pares de ruedas (NINCO RAID 24,5x9,3 Ref.80510) por sorteo entre los ofrecidos por la organización.

Equipos: Estarán formados por un mínimo de 3 y un máximo de 4 miembros, siendo su ocupación en carrera de la siguiente manera: un piloto, un comisario, un mecánico y un cuarto descansado si el equipo constase de 4 miembros.

Al final de la carrera todos los miembros del equipo deberán haber pilotado el mismo número de tramos. En caso de no ser posible por no cuadrar los tramos con el número de miembros del equipo, no podrá haber nunca una diferencia mayor de un tramo pilotado entre dos miembros de un mismo equipo.

Antes del comienzo de la prueba la organización montará una pizarra con el fin de cada equipo apunte el nombre del piloto y del comisario que va a disponer en cada etapa de la carrera. Todos los equipos deberán rellenar sus correspondientes casillas con dos o más tramos de antelación a que se disponen a correr.

Es obligación de todo piloto el respetar la Orden de "silencio" dada por un piloto participante o el Director de Carrera.

Inscripciones: La organización de la Raid-resistencia establecerá un periodo para la preinscripción de los equipos con un número limitado de plazas. La organización también aceptará inscripciones "in-situ" en caso de quedar plazas vacantes. Una pre-inscripción deberá ser confirmada por el equipo participante mediante el correspondiente ingreso en una cuenta bancaria (notificada por la organización al abrir el periodo oficial de pre-inscripciones), o realizándola en el propio club una semana antes del desarrollo de la misma.

Carnet de Piloto: Será obligatorio llevarlo en lugar visible, frontalmente durante toda la sección de competición en la que participa.

Dorsales: El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo.

Clasificación final: El ganador será el equipo cuyo coche recorra mayor distancia, contando la suma del número de vueltas de la totalidad de las secciones disputadas. Asimismo en la última sección se sumarán el número de tramos de pista recorridos por el coche tras su último paso por meta.

Empates: En caso de empate al final de la prueba, decidirá el mayor número de pistas recorridas en el primer tramo. En caso de nuevo empate, decidirá el mayor número de pistas recorridas en el siguiente tramo. Y así sucesivamente.

3.- COMISARIOS:

Los comisarios son siempre componentes del equipo que disputa la carrera. Hacer de comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera y se efectuará mientras se está compitiendo. La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, y el lugar de asistencia del comisario será determinado por el número de carril en el que el equipo va a disputar la manga.

El protocolo establecido para la colocación de un coche es: primero se retira el vehículo que estorbe el paso a otros, siendo el coche que provoca el accidente el último en ser colocado. En caso de negociación a asistir de comisario, se procederá a la parada del vehículo del equipo en la zona de

boxes hasta la presencia de un comisario en la zona asignada. Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio de neumáticos obligatorio y de una penalización. Realizando la tarea de comisario queda expresamente prohibido: Comer, Beber, Fumar, Hablar por el móvil, establecer conversación o cualquier otra acción que bajo la supervisión del Director de Carrera sea considerada que afecta gravemente al desempeño de dicha función. Es obligación del Director de Carrera avisar a un comisario del incumplimiento de las normas, así como de sancionar al mismo con una penalización de entre **10 y 30 vueltas** por reiterado incumplimiento doloso de las mismas. En caso de ausencia o abandono se procederá a la exclusión del piloto de la carrera. El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto o equipo para que se pueda tomar nota del suceso.

4.- MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Durante la carrera, el piloto y el mecánico serán los únicos que puedan coger el coche para efectuar las reparaciones o mantenimientos que consideren oportunos y siempre en tiempo real de carrera, no se podrá arreglar o manipular el mismo durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles, ni en las pausas, salvo expresa indicación del director de carrera al piloto.

El vehículo deberá ser cogido en el espacio delimitado en la pista como parada de boxes (PitLine) y las reparaciones se efectuarán en el lugar indicado por la organización para la realización de las mismas. En caso de que el vehículo no sea capaz de llegar a la línea de boxes por sí mismo, el encargado de cogerlo será el propio piloto y después de realizar la reparación será el encargado de devolverlo al mismo punto del tramo en que fue recogido. En las tareas de reparación del vehículo podrá participar indistintamente cualquier miembro del equipo exceptuando el que ejerce de comisario que nunca podrá abandonar su puesto durante el desarrollo de la etapa.

El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del piloto y su equipo de la carrera. La rotura de piezas de carrocería (alerones o piezas de tamaño superior a **1 cm** de la carrocería) deberá ser fijadas de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera, siendo el director de carrera autorizado a parar un coche si cree que necesita fijar algún elemento de la carrocería, respetando la buena fe del equipo en parar y reparar el coche en las **5 vueltas** posteriores al incidente. (Excluidos tapacubos, retrovisores, faros, antenas y limpiaparabrisas). Durante la carrera se podrá sustituir cualquier elemento del coche a excepción de la carrocería, debiéndose de mantener las piezas originales. No obstante hay dos elementos (**chasis y motor**) que en caso de que se cambien implicará una sanción de **-20 vueltas**, asimismo durante el cambio del chasis o el motor no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo.

5.- VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Sorteo de Motores, entrega de ruedas y montaje: 10 minutos antes de la apertura del parque cerrado se procederá al sorteo de motores y ruedas aportados por la organización. Un vez entregados todos los motores y ruedas a los equipos participantes, estos dispondrán de **20 minutos** para el montaje de los mismos en los coches. Una vez finalizados los 20 minutos, el capitán del equipo deberá entregar el coche a la organización para su entrada en parque cerrado. El retraso en la entrega del coche supondrá una sanción de **5 vueltas** por cada minuto de retraso. Los números de los motores irán asignados a un número de carril que será en el que habrá que empezar la prueba.

Verificaciones: Se realizarán dos verificaciones técnicas principales. Una a la entrega del coche en parque cerrado, debiendo ser entregado abierto por el director de equipo y estando presente durante la verificación del mismo, y la segunda al finalizar la prueba. Así mismo se podrán realizar verificaciones aleatorias durante el transcurso de la prueba, si la organización lo considera oportuno.

Parque cerrado: Una vez los coches estén verificados permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado, salvo expresa indicación del director de carrera.

Reclamaciones: Si por cualquier razón un equipo inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante esta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 €, como máximo 30 minutos posteriores al final del último cambio de carril. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

6.-PENALIZACIONES:

Se aplicará una sanción de entre **10 y 30 vueltas** en los siguientes casos por conducta antideportiva:

- Tocar el coche en el cambio de carril (excepto miembros organización).
- No informar a la dirección de carrera del piloto que participará en la siguiente manga o que este sea distinto al anotado.

- Cambio de piloto en mitad de manga.
- Reparar el coche en una zona no permitida.
- Gritar a la organización.
- Gritar mientras se está conduciendo, al 3er aviso de la organización en la misma manga.
- Cualquier conducta de pilotaje que la organización interprete que perjudica al buen desarrollo de la prueba.
- Tocar o volver a poner el coche fuera de la zona marcada como "pit lane", sin autorización del director de carrera.

7.- VOLTAJE:

- Se competirá a un voltaje variable mediante fuentes de alimentación digitales DS-P5 de 5A de potencia individuales por tramo y ajustables por el mismo piloto en un rango de valores entre 5 y 22 voltios.

8.- HORARIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición o campeonato.

9.- PREMIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición o campeonato.

10.- INSCRIPCIONES:

El coste de la inscripción será el establecido por el club organizador en la convocatoria de la competición.

11.- MANDOS:

- Se admiten mandos de cualquier marca comercial con distribución efectiva en España. Otros mandos de construcción privada o con modificaciones artesanales y sin distribución comercial en España, deberán ser homologados por la dirección técnica y deportiva del Club de Slot Almodeli-Aragón, solicitando el piloto la aprobación técnica del mando con suficiente antelación a la disputa de la competición.
- 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 controlado manualmente por el piloto. El Control automático por parte del mando no está permitido.

12.- DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días previos a 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.
- Los casos no reflejados en este reglamento deportivo quedan a criterio de la organización.