

REGLAMENTO DEPORTIVO
Y TÉCNICO de la
TEMPORADA 2017



www.clubslotguimar.com

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
REGLAMENTO DEPORTIVO	3
PRUEBAS DE RALLY	5
REGLAMENTO TÉCNICO	8
CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE CADA GRUPO	8
CAMPEONATO DE RALLY-SLOT 1:32	14
OTROS CAMPEONATOS	14
ANEXO I - ESQUEMA DE CONEXIÓN DEL MANDO	15
ANEXO II - BAREMOS DE PUNTUACIÓN	16
ANEXO III – ASIGNACIÓN DE DORSALES	17
ANEXO IV – RESUMEN DE PENALIZACIONES	18

INTRODUCCIÓN

La finalidad del presente Reglamento es regular con las máximas garantías todos los procedimientos que atañen a las competiciones que sean organizadas por el Club Slot Güímar.

El espíritu del presente Reglamento se basa en el mantenimiento de la dignidad e imagen del Slot, por parte de todos los pilotos participantes, teniendo en cuenta que **el SLOT es un HOBBY de COMPETICION.**

Cualquier información referente al club, actividades organizadas, dirección de las instalaciones, clasificaciones, etc., la podrás encontrar en nuestra página web **www.clubslotguimar.com**.

Las pruebas se celebrarán en las dependencias del club, situadas en los locales bajo la Plaza del Pilar, en el Barrio de Guaza, perteneciente a la localidad de Güímar.

En el presente año 2017 está prevista la realización de un CAMPEONATO DE RALLY-SLOT 1:32 con OCHO (8) pruebas. A lo largo del año se harán otras actividades independientes del mencionado campeonato, de las cuales ya se irá informando con la antelación suficiente de sus fechas de celebración.

El presente Reglamento se divide en tres secciones:

- a) REGLAMENTO DEPORTIVO.
- b) REGLAMENTO TÉCNICO.
- c) ANEXOS.

Cualquier duda, interpretación o aclaración sobre el presente Reglamento será resuelta por el Club Slot Güímar, el cual se reserva el derecho de modificar cualquier apartado del presente Reglamento, o de incluir nuevos anexos, siempre previa información a los participantes.

REGLAMENTO DEPORTIVO

1. Todo participante que se inscriba en una prueba, declara conocer el presente reglamento, y es el único responsable de que su vehículo se encuentre en condiciones de participar en el grupo que declara en la inscripción. En caso de que el vehículo no cumpla con las especificaciones del grupo que el participante indica tendrá la opción de modificar el vehículo para que entre en el grupo indicado, o bien, podrá participar en un grupo superior, siempre que cumpla con las condiciones exigidas para el mismo.
2. Cada piloto podrá participar en un único grupo y con un solo coche, una carrocería, un chasis y dos motores verificados, en cada prueba.
3. Las verificaciones de los vehículos, previamente anunciadas, serán realizadas por la Organización.
4. Desde el momento en que los vehículos pasen las verificaciones y si no se indica lo contrario, quedarán en Parque Cerrado, no pudiendo ser tocados ni manipulados, hasta que la organización lo autorice. El incumplimiento de esta norma significará la descalificación de la prueba.
5. El no pasar las verificaciones en la fecha y hora señaladas por la Organización, se penalizará con 60 segundos ó 5 € de multa, siempre que no haya informado con antelación a la propia Organización de su incomparecencia o retraso.

6. En las verificaciones de Salida, de Llegada, o entre tramos, los vehículos no reglamentarios serán descalificados.
7. En las verificaciones no se considerarán como no reglamentarios los vehículos que carezcan de aquellos elementos que se consideran decorativos y que no afectan al rendimiento del mismo en carrera.
8. **No está permitido abrir el vehículo entre tramos para su manipulación (salvo avería (no se considera avería la pérdida de presión en la guía basculante) y previa autorización de la Organización) salvo en el tiempo de Parque de Trabajo. Labores como poner o quitar la correa antes de empezar o al acabar de correr han de hacerse en el Parque Cerrado y con la supervisión de la Organización. Caso contrario será penalizado con un (1) minuto.**
9. **El vehículo debe entrar a Parque Cerrado listo para participar, con los neumáticos limpios. Sólo está permitido la limpieza de los mismos en el Parque de Trabajo. Caso contrario será penalizado con un (1) minuto.**
10. Los participantes tienen prohibido comer y beber mientras estén disputando activamente la prueba. El incumplimiento de esta norma será **penalizado con treinta (30) segundos**. Así mismo, está PROHIBIDO FUMAR en el interior del local, lo que será penalizado con la expulsión de la prueba y del local.
11. Cualquier error o problema de cronometraje será resuelto por la Organización sobre la marcha.
12. Cuando el vehículo se averíe o se salga de la pista, solo podrá ser devuelto a ella por el piloto, o persona autorizada por el piloto (copiloto).
13. Si por avería de la pista un vehículo se viera detenido en un tramo, se llevará éste de nuevo a la Salida y se comenzará de nuevo la carrera anulando el cronometraje anterior. Si existe control horario la repetición del tramo se realizará al final de la etapa.
14. El comportamiento antideportivo se penalizará con la descalificación de la prueba y expulsión del local.
15. Se podrán presentar reclamaciones sobre el funcionamiento de las pistas en cualquier momento, dichos fallos serán comprobados siempre por la Organización con los medios que estime oportunos.
16. Las Reclamaciones serán por escrito y serán aceptadas, previo pago de una fianza de 10 euros, en los 10 minutos siguientes a la entrada del último vehículo en el Parque Cerrado al final de la prueba.
17. Las Reclamaciones se deberán realizar sobre partes o aspectos concretos. En caso de que la reclamación sea positiva, el piloto reclamado será excluido de la prueba y sancionado según esté reglamentado. Y por el contrario, si la reclamación no tuviese razón de ser, el importe de la reclamación irá a fondo de la Organización.
18. Si por alguna circunstancia el vehículo reclamado sufriese algún desperfecto durante su verificación, estando conforme al presente reglamento, el reclamante correrá con los gastos de reparación del mismo.
19. Si un piloto resulta excluido en una prueba, éste no obtendrá puntos en la misma, y además, se tomarán las medidas oportunas de cara a su participación en pruebas posteriores.
20. Las sanciones para aquellos pilotos que a lo largo de la temporada sean excluidos serán las siguientes:
 - a. Por primera vez: 10€ de multa, además de ser observado en sucesivas carreras para

- comprobar si es reincidente.
- b. Por segunda vez: 20 € de multa.
 - c. Por tercera vez: No podrá participar en ninguna prueba el resto de la temporada, de cualquiera de los Campeonatos o actividades que el Club Slot Güímar organice.
21. Los pilotos deberán presentarse para tomar la Salida a la hora que la Organización designe. En caso de que el piloto se retrase será **penalizado con CINCO (5) segundos por cada uno de los pilotos siguientes** que salgan antes que él, salvo que la Organización tenga conocimiento y lo autorice previamente
 22. Los vehículos que a la hora señalada por la Organización para el Cierre de Parque, no estén presentes, serán **penalizados con CINCO (5) segundos por cada CINCO (5) MINUTOS** de retraso, transcurridos treinta (30) minutos serán descalificados, salvo que la Organización tenga conocimiento y lo autorice previamente.
 23. El voltaje de las pistas se podrá variar antes del comienzo del tramo, una vez comenzado éste, NO se podrá variar el voltaje (**ni en los reguladores de pista ni en los dispositivos propios de cada piloto**), lo que sería **penalizado con QUINCE (15) segundos**.
 24. No se podrán retirar los vehículos del Parque Cerrado hasta que la Organización lo autorice. El incumplimiento de esta norma será sancionado con la exclusión de la prueba.
 25. Todos los vehículos participantes estarán obligados a llevar durante el transcurso de toda la prueba un número identificativo, en cantidad y lugar indicados por la Organización. El incumplimiento de esta norma será **sancionado con diez (10) segundos**.
 26. LAS DECISIONES DEL DIRECTOR DE CARRERA SON INAPELABLES.

PRUEBAS DE RALLY

27. Las pruebas de Rally tendrán lugar bajo el formato de un Piloto y un Copiloto con un solo vehículo, siendo éstos los únicos que pueden devolver el vehículo a la pista en caso de salida de la misma.
28. Se admitirán vehículos que cumplan con las características especificadas en el Reglamento Técnico según los grupos: **NI-N-SNR-SNGT-WRS-WRC**.
29. Los tramos y características del Rally se especificarán en el **Rutómetro** elaborado previamente por la Organización.
30. Cada tramo cronometrado tendrá un tiempo máximo para su realización, generalmente CIEN (100) segundos.
31. **En caso de avería durante un tramo** cronometrado se aplicará el tiempo máximo en ese tramo y se **podrá reparar el vehículo en un tiempo máximo de QUINCE (15) minutos**, que contabilizará el Controlador de Tiempos. Una vez superados los quince minutos se le dará "tiempos máximos" en el resto de tramos que le quede por disputar en la etapa en curso.
32. El orden de Salida será establecido por la Organización. En el Anexo III están publicados los números pre-asignados para todo el Campeonato. Preferentemente se tomará la Salida al comienzo de cada rally por grupos (NI-WRC-WRS-SNGT-SNR-N), y dentro de cada grupo según marche el Campeonato de Pilotos. En la segunda etapa, y sucesivas, se saldrá según marche la clasificación general del rally en ese momento,

- incluidas las penalizaciones, salvo los infantiles (NI) que siempre saldrán los primeros en cada etapa.
33. En caso de realizar rallies secretos (sin entrenamientos) el orden de salida se determinará por sorteo.
 34. Los tramos flotantes serán "secretos" (no se podrán entrenar), salvo que la Organización lo autorice expresamente con antelación a los entrenamientos oficiales, pudiendo establecer que se entrenen en sentido contrario al de competición.
 35. HORARIOS e INSCRIPCIONES:
 - a) Las pruebas de rally se realizarán en sábado (salvo que se indique lo contrario), siendo el **horario de cierre de inscripciones a las 15:00 h.** del mismo día (si se realiza por la web del club se admitirán las inscripciones hasta las 23:00 del día anterior, viernes). No se aceptarán inscripciones posteriores a los horarios indicados.
 - b) El Cierre de Verificaciones y de Parque Cerrado será a las 15:15 h.
 - c) La prueba dará comienzo a las 15:30 h. Los horarios podrán ser alterados por la Organización, publicándose con la antelación suficiente.
 - d) Se establece una cantidad de 3€ de inscripción, salvo para los infantiles, que será de 2€.
 36. No podrán utilizarse los tramos del Rally, antes y después de la prueba, sin que la Organización lo Autorice.
 37. ENTRENAMIENTOS: Las pruebas de Rally tendrán unos días y horarios específicos para realizar los entrenamientos en los tramos a disputar. Generalmente serán los jueves y viernes precedentes a la celebración de la prueba.
 38. Los vehículos cuando salgan del Parque Cerrado para comenzar el primer tramo tendrán como máximo SESENTA (60) segundos. Transcurrido este tiempo, el Controlador activará el cronómetro.
 39. Una vez que el vehículo active el tiempo en el "computer", éste NO se podrá parar y empezar de nuevo, si ocurre este hecho, el piloto **será penalizado con el Tiempo Máximo** del tramo, a no ser que existiese un problema en el tramo y la Organización diese su "visto bueno".
 40. El "Punto de Salida" estará definido en el tramo previamente por la Organización, no pudiendo emplear un tramo mayor de pista, pero sí menor. El no cumplimiento **se penalizará con DIEZ (10) segundos.**
 41. Los Pilotos o Copilotos no podrán manipular, modificar o alterar el estado inicial de los tramos, siendo éste cometido único de la Organización. El incumplimiento será penalizado con la exclusión de la prueba.
 42. El Copiloto no podrá poner las manos, ni otro elemento, a modo de valla para evitar que el coche se salga de la pista, o para evitar su derrapada. Sólo podrá colocar el coche una vez que éste deje de avanzar. En el caso de que el vehículo no avance, no podrá ser empujado más de TREINTA (30) cm. seguidos. El incumplimiento de esta norma **se penalizará con VEINTE (20) segundos.** En caso de reincidencia se podrá excluir al Piloto de la prueba.
 43. El piloto puede elegir como copiloto a cualquier persona del público o piloto que este disponible en ese momento libre de las responsabilidades de Controlar u otras que le sean asignadas por la Organización. A los pilotos de categoría Infantil les podrán ayudar a colocar su vehículo otra persona distinta del Copiloto.
 44. El piloto es el único responsable de la elección de su Copiloto.

45. SISTEMA DE CRONOMETRAJE MEDIANTE CONTROLADORES:

- a) Se empleará el sistema de cronometraje mediante "CONTROLADORES", lo que obliga a todos los participantes a realizar tareas de cronometraje. Estas tareas consistirán en salir con el piloto asignado anotando sus tiempos en su respectivo carné de ruta tramo por tramo y entregarlo en Parque Cerrado al finalizar el último tramo de la etapa.
- b) La Organización publicará una lista para que los pilotos sepan cuando les toca hacer el Control de Carrera, la cual se podrá ir modificando a criterio del Organizador. Cada piloto inscrito deberá estar atento a las labores de Controlador cuando la Organización así lo requiera, siendo de carácter **PREFERENTE sobre las labores de copiloteaje. En caso de negarse a actuar como Controlador sufrirá una penalización de CINCO (5) minutos.**

46. SISTEMA DE CRONOMETRAJE SIN CONTROLADORES:

Con el uso del sistema "CSL-Pro" no es necesario el sistema de Controladores. El piloto está OBLIGADO a apuntar el tiempo en la hoja de tramo correspondiente, para conocimiento del resto de pilotos.

Llegado a cada tramo, el piloto deberá introducir su dorsal en el aparato de control del tramo, al pulsar OK una vez salen sus datos en pantalla y pulsando OK otra vez se confirma y se activa el tramo. Una vez activado el tramo, dispone de un tiempo para comenzar (normalmente 20 segundos, que puede variar, previo aviso de la Organización), transcurrido el cual el crono se pone en funcionamiento. NO se puede desactivar el control de tiempo una vez activado, el tramo se considera empezado una vez que el control de tiempo se haya activado.

Si al pulsar OK por primera vez, los datos no son correctos, se cancela la operación y se introduce de nuevo el dorsal, por si lo hubiera introducido mal la vez anterior. Si sigue habiendo algún error, habrá de comentarse a la Dirección de Carrera antes de continuar con el proceso.

Si se detiene un tramo y se repite sin previa supervisión y aprobación por la dirección de carrera, se pondrá tiempo máximo en ese tramo.

Si hubiese algún fallo en el control de tiempos se comprobará el tiempo anotado en las hojas de tramos, caso de no encontrarse se pondrá tiempo máximo en ese tramo.

47. OFICIALES DE CARRERA:

- a) Director de Carrera.
- b) Verificador/es.
- c) Responsable de Tramos.

48. VENCEDOR DEL RALLY:

- a) La clasificación final del rally se establecerá según el tiempo total que será la suma del invertido en recorrer todos los tramos válidos de la carrera más las penalizaciones, si las hubiera.
- b) En caso de empate el ganador será el que menos tiempo invierta en recorrer el primer tramo del Rally, y así sucesivamente hasta deshacer el empate.

REGLAMENTO TÉCNICO

1. Todos los vehículos tendrán que tener carrocería, que no podrá ser transparente. La pintura y la decoración son libres.
2. Se aceptan faros supletorios, pero siempre en número par, su colocación y cantidad son libres.
3. Las carrocerías que deban ser lastradas, la ubicación de dicho lastre será libre, siempre que el mismo no sea visible exteriormente.
4. Sólo se permite una guía en el vehículo, la cual puede tener la pala que entra en el carril recortada y repasada para evitar tropiezos con las coronas.
5. El uso de trencillas (escobillas) y cables de alimentación es libre.
6. Puede abrirse el cabezal del motor para su mantenimiento, en aquellos motores que lo permitan.
7. Las ruedas no pueden sobresalir de la carrocería más de 1'5 mm. por cada lado, medidas desde la parte superior de los guardalodos. Las cuatro ruedas deben apoyar sobre la pista en estado de reposo.
8. La anchura máxima permitida para la carrocería y los ejes es de 65 mm.

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE CADA GRUPO

GRUPO - Infantiles (NI)

Las características del grupo NI son las mismas que el grupo N. En este grupo podrán participar todos los Pilotos hasta 13 años de edad, éstos inclusive. Los que cumplan 14 a lo largo del presente año no serán admitidos como infantiles.

MANDO:

- 1) No se permiten mandos regulables (no se permiten potenciómetros ni elementos similares, serán mandos con las conexiones directas).
- 2) No se permiten reguladores de tensión.
- 3) Sí se permiten mandos con freno directo (100%), **sin interruptor para conexión/desconexión del freno.**

GRUPO - N (N)

CARROCERÍA:

- 1) Los vehículos admitidos serán réplica a escala 1/32, de coches reales, siempre sobre la base de turismos cubiertos, que tengan características de Rally (se admiten modelos GT que hayan participado en rallies, salvo los modelos de las marcas Black Arrows y NSR). En caso de dudas para su inclusión será resuelta por la Organización.
- 2) La carrocería será de serie, sin aligerar. Tan sólo se podrá perfilar el interior de los pasos de rueda, sin modificarlos.
- 3) La carrocería completa (sin los tornillos de sujeción) tendrá un peso mínimo de VEINTICINCO (25) gramos., salvo los que lleven chasis 3D cuyo peso mínimo de la

carrocería será de DIECIOCHO (18) gramos.

- 4) Los cristales han de ser los originales, no se permite su cambio por lexán.
- 5) No se permite aligerar el cockpit, lo único que se le puede quitar son todas las bases del sistema de luces, y topes de tornillo de su parte inferior. Deberá tener al menos piloto, copiloto, asientos y barras antivuelco de cuatro puntos. El cockpit no podrá dejar ver desde el exterior las partes mecánicas del vehículo.
- 6) Se admiten los cockpit aligerados que ya el fabricante los disponga así. La carrocería completa deberá cumplir con los apartados anteriores.

CHASIS:

- 7) El chasis será de serie. Los vehículos que tengan grabados en el inferior del chasis (como puede ser el chasis de scalextric) se le puede lijar, pero sin rebajar más del plano del chasis.
- 8) Se admiten los denominados "chasis 3D", pero siempre con el motor en posición lineal, y chasis rígidos, sin subchasis. En estos chasis 3D se permite el motor en posición transversal en los siguientes modelos (Ford Fiesta (WRC, RRC, R5), Citroën DS3 (WRC, RRC, R5), Mini Countryman WRC, VW Polo R WRC, Hyundai I20 WRC, Skoda Fabia R5, Peugeot 208 R5, Citroën Xsara Pro).
- 9) No se permiten modificaciones para alojar otros motores distintos al original. Cuando se quiera emplear un motor distinto al original, sólo se podrán emplear accesorios para su correcto anclaje a los originales, nunca se podrán sustituir los anclares originales.
- 10) Los frontales del chasis no se pueden manipular, salvo los mínimos imprescindibles para la correcta basculación del chasis y la carrocería.
- 11) En caso de carrocerías de resina, el chasis podrá ser adaptado de otro fabricante, siempre y cuando no sobresalga de la carrocería y no se varíe la estética original de ésta.
- 12) Sólo se permite suspensión en los vehículos que originalmente la traigan de fábrica, sin modificar la misma.
- 13) Se permiten modelos con sub-chasis, siempre y cuando se aprieten los tornillos para hacerlo solidario al chasis (evitar basculación).
- 14) En caso de tener guía basculante, **ésta se podrá hacer de cualquier material no metálico. Sólo se permite emplear metal en el eje de basculación de la misma y el tubo que aloja la propia guía.**

MOTOR:

- 15) El motor será el que admita el chasis. Se podrán emplear uno de distinto fabricante siempre que no supere lo establecido en el apartado 18 para este grupo, y siempre que no haga falta modificar el chasis para su uso, sólo se admiten adaptadores.
- 16) Los vehículos podrán llevar el motor en posición lineal o transversal, según fabricante, salvo los de chasis 3D, que deberán ser lineales, salvo los modelos mencionados en el punto 8.
- 17) Los motores que permitan su mantenimiento, únicamente se permitirá, en referencia al colector, pegar las placas al núcleo, abrir las ranuras de separación de las placas para su limpieza y soldar los cables a las placas.
- 18) Los motores no pueden hacer efecto imán con la pista para aumentar el agarre del vehículo, se considerará que un motor incumple esta norma cuando supere los **SEIS COMA CINCO (6'5) gramos si está en posición transversal y NUEVE (9) gramos si**

está en posición lineal, medidos con el chasis pegado al medidor UMS.

TRACCIÓN:

- 19) No se permiten rodamientos de ningún tipo, sí cojinetes de bronce (sin bolas).
- 20) Las cubiertas serán libres, pero siempre que sean de caucho.
- 21) El sistema de tracción es de serie, pudiéndose cambiar a tracción total en aquellos modelos que en la realidad la tengan.
- 22) Se pueden emplear tracciones de otros fabricantes, siempre que se mantengan las mismas características que la original.
- 23) La transmisión al eje trasero (relación piñón-corona) será libre, pudiendo emplearse relaciones distintas a las de fábrica.
- 24) Se pueden emplear llantas de distinto diámetro en ambos ejes.

MANDO:

- 25) No se permiten mandos regulables (no se permiten potenciómetros ni elementos similares, serán mandos con las conexiones directas).
- 26) No se permiten reguladores de tensión.
- 27) Sí se permiten mandos con freno directo (100%), **sin interruptor para conexión/desconexión del freno.**

GRUPO - Súper NGT (SNGT)

CARROCERÍA:

- 1) Los vehículos admitidos serán réplica a escala 1/32, de coches reales, siempre sobre la base de turismos cubiertos, exclusivamente de modelos GT. En caso de dudas para su inclusión será resuelta por la Organización. NOTA: las carrocerías deberán conservar todas las piezas tales como alerones, spoilers...
- 2) La carrocería será sobre la base de plástico duro. Se podrá perfilar el interior de los pasos de rueda, sin modificarlos.
- 3) Los cristales originales se podrán sustituir por lexán transparente, pero no por papel plástico. Esta norma se aplicará sólo esta temporada, para la siguiente deberán ser los originales (duros).
- 4) Se puede aligerar el cockpit, incluso sustituir por uno de lexán, pero siempre manteniendo las figuras de piloto, copiloto, asientos y barras antivuelco de cuatro puntos (como mínimo). Se deberá tener especial cuidado en los cockpits de lexán para que se detallen (pinten) suficientemente los elementos mínimos que debe contener. El cockpit no podrá dejar ver desde el exterior las partes mecánicas del vehículo.
- 5) También se permite aligerar las piezas desmontables de la carrocería, tal como parrillas y faros.
- 6) Se permite aligerar la carrocería para eliminar los relieves que "molestan" a la basculación del chasis, o para eliminar las bases de fijación de los tornillos que no se utilizan.
- 7) El peso mínimo de la carrocería completa será de DIECISEIS (16) gramos.

CHASIS:

- 8) Se empleará el chasis suministrado por el fabricante para cada carrocería.
- 9) Se permitirá hacer cambio de soportes de motor para alojar cualquiera de los motores comercializados, siempre que el mismo no sobresalga +1mm de la parte inferior del chasis.
- 10) Se permite cambiar la bancada por la de otro fabricante comercial, siempre que no

haya que hacer modificaciones en el chasis.

- 11) Los frontales del chasis se pueden manipular para la correcta basculación del chasis y la carrocería, siempre que no queden huecos a través de los cuales se vean las partes mecánicas del vehículo.
- 12) Se podrá embutir el chasis dentro de las carrocerías.
- 13) Se permite suspensión en los vehículos, la cual puede ser sustituida por la de otro fabricante siempre que no haya que hacer modificaciones en el chasis. No se permiten suspensiones "caseras".
- 14) En caso de tener guía basculante, **ésta se podrá hacer de cualquier material no metálico. Sólo se permite emplear metal en el eje de basculación de la misma y el tubo que aloja la propia guía.**
- 15) Sólo se permiten contrapesos (tanto en carrocería como en chasis) esta temporada. Para la siguiente serán prohibidos.
- 16) No se permiten chasis 3D.

MOTOR:

- 17) Los motores que permitan su mantenimiento, únicamente se permitirá, en referencia al colector, pegar las placas al núcleo, abrir las ranuras de separación de las placas para su limpieza y soldar los cables a las placas.
- 18) Los motores no pueden hacer efecto imán con la pista para aumentar el agarre del vehículo, se considerará que un motor incumple esta norma cuando supere los DIEZ (10) gramos si está en posición lineal, o los SIETE COMA CINCO (7'5) gramos si está en posición transversal, medidos con el chasis pegado al medidor UMS.
- 19) Se podrá emplear cualquier motor comercializado siempre que cumpla con los parámetros anteriores.

TRACCIÓN:

- 20) No se permiten rodamientos de bolas.
- 21) Las cubiertas serán libres, pero siempre que sean de caucho.
- 22) No se permite ningún sistema de embragues. Todos los elementos del eje han de ser solidarios al mismo.

MANDO:

- 23) El mando a emplear es libre, pudiendo utilizarse mandos regulables, o electrónicos, e incorporar reguladores electrónicos. La correcta conexión a la caja dispuesta para tal fin es responsabilidad del piloto.

GRUPO - Súper N Rally (SNR)

Las características técnicas serán las mismas que las del SNGT salvo en los siguientes puntos:

CARROCERÍA:

- 1) Los vehículos admitidos serán réplica a escala 1/32, de coches reales, siempre sobre la base de turismos cubiertos, exclusivamente modelos de Rally que hayan participado en esta modalidad a escala 1:1, no admitiéndose ningún modelo tipo GT. En caso de dudas para su inclusión será resuelta por la Organización. NOTA: las carrocerías deberán conservar todas las piezas tales como alerones, spoilers...

CHASIS:

- 2) Se empleará el chasis suministrado por el fabricante para cada carrocería. Se admiten los denominados "chasis 3D" siempre que sean comercializados para el modelo en cuestión.

GRUPO -World Rally S (WRS)

Seguirá la reglamentación nacional CRR 2016-2017.

GRUPO -World Rally Car (WRC)

CARROCERÍA:

- 1) Los vehículos admitidos serán réplica a escala 1/32, de coches reales, siempre sobre la base de turismos cubiertos, que tengan características de Rally (no se permiten modelos GT). En caso de dudas para su inclusión será resuelta por la Organización.
- 2) Se permiten las carrocerías de fibra (no lexan), pero siempre con un mínimo de detalle en la decoración de las mismas en lo que a parrillas y faros se refiere.
- 3) El peso mínimo de la carrocería completa será de SEIS (6) gramos.

CHASIS:

- 4) Libre.

MOTOR:

- 5) La posición del motor en el chasis podrá ser lineal o transversal.
- 6) Los motores son de uso libre, no pudiendo hacer efecto imán con la pista para aumentar el agarre del vehículo, se considerará que un motor incumple esta norma cuando supere los DIEZ (10) gramos, medidos con el chasis pegado al medidor UMS.

TRACCIÓN:

- 7) Se emplearán neumáticos de caucho, salvo en los chasis metálicos, que sólo por esta temporada se permiten espumas.

MANDO:

- 8) El mando a emplear es libre, pudiendo utilizarse mandos regulables, o electrónicos, e incorporar reguladores electrónicos. La correcta conexión a la caja dispuesta para tal fin es responsabilidad del piloto.

Nota importante: En todos los grupos del presente Reglamento Técnico, especialmente en el grupo WRC, cuando se tenga duda sobre la existencia, en el chasis, de materiales o sistemas que disminuyan el efecto imán del motor, éste se medirá externamente al chasis, debiendo cumplir el motor desmontado del chasis los límites establecidos en cada grupo. Así mismo, excepcionalmente (**esta excepción NO se permite en el grupo WRC**) se permite añadir algún elemento externo al motor para reducir su efecto imán cuando éste sobrepase los límites establecidos en un máximo de cero coma cinco (0'5) gramos, y en ese caso, dicho elemento deberá ser solidario al motor (deberá estar fijado con pegamento y no con la simple imantación del motor).

Aclaración: Se admitirá excepcionalmente, lo que quiere decir que para la siguiente/s prueba/s el piloto ya es conocedor del incumplimiento y no se le permitirá dicha alteración. Además, el elemento metálico a añadir será dispuesto por la Organización, y no podrá añadirse ningún otro, siendo devuelto al final de la prueba.

CAMPEONATO DE RALLY-SLOT 1:32

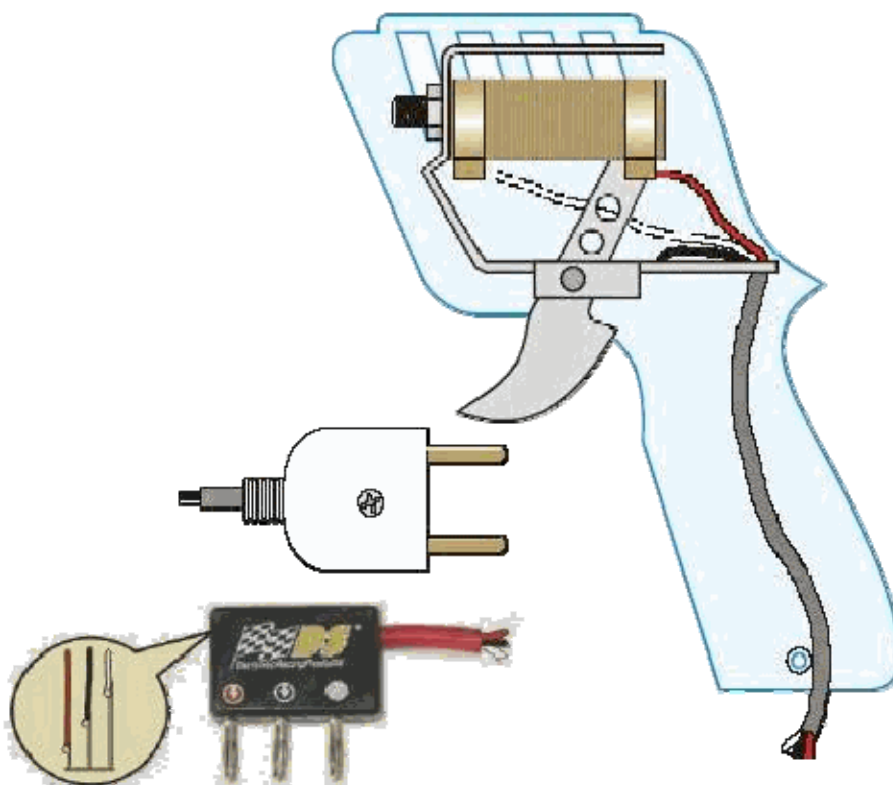
1. En este campeonato existirán seis modalidades: Infantil (NI), N, SNR, SNGT, WRS y WRC.
2. Se utilizará el Baremo de Puntuación que se refleja en el Anexo II de este Reglamento, utilizando el Baremo de la tabla 1 para la Clasificación General, y el de la tabla 2 para la Clasificación por Grupos.
3. El Piloto Campeón en cada modalidad será el que haya sumado más puntos después de haberse celebrado las **OCHO (8) Pruebas** del Campeonato, descontándose el peor resultado de los obtenidos.
4. En caso de empate a puntos, el primer criterio de desempate será el de mayor número de mejores puestos, es decir, el que tenga más primeros, luego el que tenga más segundos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate, el criterio a seguir será el orden de clasificación de la primera prueba celebrada.
5. **Para clasificarse en cualquiera de las clasificaciones de este campeonato será necesario puntuar como mínimo en CUATRO (4) de las OCHO (8) pruebas a celebrar.**

OTROS CAMPEONATOS

Este año colaboraremos en dos nuevos Campeonatos, uno a nivel Autonómico, el denominado Campeonato de Canarias, y otro a nivel Provincial, el denominado Tenerife Rally Slot (TRS).

Las pruebas que celebremos para dichos campeonatos coincidirán con pruebas de nuestro Campeonato Local, por lo que se aplicará el Reglamento según el Campeonato en que cada piloto se inscriba, es decir, a los pilotos que se inscriban sólo para el Campeonato Local se les aplicará el reglamento local, y a los pilotos que se inscriban para el Campeonato de Canarias, o para el TRS, se les aplicará el reglamento de dichos campeonatos.

ANEXO I - ESQUEMA DE CONEXIÓN DEL MANDO



NOTA: Está permitido el uso de mandos electrónicos en las pistas que estén adaptadas para ello. El usuario es el único responsable de su correcta conexión a la caja preparada para tal uso en las pistas.

IMPORTANTE: Los participantes que dispongan de elementos supletorios para el mando serán los únicos responsables de tener los medios adecuados para su conexión a los dispositivos existentes en las instalaciones (por ejemplo, los reguladores de tensión DS necesitan de un adaptador (macho-hembra) para nuestras instalaciones, ya que la amplitud de su "caja" no permite la conexión directa).

RECORDATORIO: Los participantes con reguladores de tensión NO podrán modificar la misma una vez comenzado cada tramo.

ANEXO II - BAREMOS DE PUNTUACIÓN

Baremo de Puntuación para la Clasificación General Scratch						
Puesto	NI	N	SNR	SNGT	WRS	WRC
1º	45	42	39	36	33	30
2º	40	37	34	31	28	25
3º	36	33	30	27	24	21
4º	33	30	27	24	21	18
5º	31	28	25	22	19	16
6º	29	26	23	20	17	14
7º	27	24	21	18	15	12
8º	25	22	19	16	13	10
9º	23	20	17	14	11	8
10º	21	18	15	12	9	6
11º	20	17	14	11	8	5
12º	19	16	13	10	7	4
13º	18	15	12	9	6	3
14º	17	14	11	8	5	2
15º	16	13	10	7	4	2
16º	15	12	9	6	3	2
17º	14	11	8	5	3	2
18º	13	10	7	4	3	2
19º	12	9	6	4	3	2
20º	11	8	5	4	3	2
21º	10	7	5	4	3	2
22º	9	6	5	4	3	2
23º	8	6	5	4	3	2
24º	7	6	5	4	3	2
25º	7	6	5	4	3	2

Este baremo seguirá hasta el último clasificado

Baremo para la Clasificación por Grupos	
1º	30
2º	25
3º	21
4º	18
5º	16
6º	14
7º	12
8º	10
9º	8
10º	6
11º	4
12º	2
13º	2

Este baremo seguirá hasta el último clasificado

ANEXO III - ASIGNACIÓN DE DORSALES

En la siguiente tabla se relacionan los pilotos que tienen asignado su número para los rallies de esta temporada, el cual establecerá el orden de salida de la primera prueba. Los pilotos que no se encuentren en esta tabla se les irá asignando número correlativo:

Nº	Piloto
1	JULIO JOSE RODRIGUEZ
2	ORENAY PADILLA
3	CARLOS PLASENCIA
4	RICARDO TRUJILLO
5	DAVID GUTIERREZ
6	JONATAS JORGE
7	FRAN GLEZ. CHASO
8	ANDRES GONZALEZ
9	ALEXIS CURBELO
10	VITI BETHENCOURT
11	MARIO CASTRO
12	JOHAOD GONZALEZ
13	SAMUEL BETHENCOURT
14	VICTOR OLIVA
15	DAVID DUQUE
16	ADRIAN MEDINA
17	TINO BETHENCOURT
18	ARTEMI REYES
19	JONATHAN OLIVA
20	ESTEBAN PEREZ
21	MAXIMO PEREZ
22	ADRIAN DIAZ
23	MIGUEL GONZALEZ
24	EDUARDO MELO
25	CANDY AFONSO
26	IVAN LEANDRO
27	ALEJANDRO MELO
28	SILVESTRE REYES

ANEXO IV - RESUMEN DE PENALIZACIONES

En la siguiente tabla se aporta un resumen de las penalizaciones establecidas en este Reglamento. La omisión en este resumen de una penalización establecida en el Reglamento no implica la anulación de la misma.

Art.	Infracción	Penalización
4	Manipular un vehículo en Parque Cerrado o sin la Autorización de la Organización	Exclusión
5	No pasar las verificaciones en fecha y hora	60 sg. ó 5€
6	En verificaciones de Salida o Llegada los vehículos no reglamentarios	Exclusión
8	No está permitido abrir el vehículo entre tramos salvo por avería, previa Autorización. No se considera avería la pérdida de presión en la guía. Sólo se puede abrir en Parque Cerrado al comenzar y terminar la etapa para la colocación/extracción de la correa, previa Autorización.	60 sg.
9	No se permite limpiar neumáticos entre tramos, tampoco al empezar la etapa. El vehículo debe entrar a Parque Cerrado limpio.	60 sg.
10	Prohibido comer y beber mientras se participa activamente	30 sg.
10	Prohibido fumar en el interior del local	Exclusión
14	Comportamiento anti deportivo	Exclusión
20.a	Exclusión por primera vez	10€
20.b	Exclusión por segunda vez	20€
20.c	Exclusión por tercera vez	Exclus. total
21	Retraso en la hora de Salida (salvo autorización)	5 sg. / vehíc.
22	Retraso en hora de entrada a Parque Cerrado (salvo autorización)	5 sg. / 5min. Exclusión a los 30min.
23	Variar el voltaje una vez comenzado el tramo, tanto en fuente como en reguladores propios del piloto	15 sg.
24	Retirar el vehículo de Parque Cerrado sin Autorización	Exclusión
25	No llevar número identificativo	10 sg.
31	Avería del vehículo durante un tramo	Tiempo Máximo (TM)
31	Transcurridos quince (15) minutos para la solución de la avería	TM en el resto de tramos
39	Una vez activo el controlador de tramo no se podrá detener (salvo autorización)	TM
40	Emplear más distancia de la establecida para el comienzo del tramo	10 sg.
41	Manipular o alterar el estado del tramo	Exclusión
42	Poner las manos o cualquier otro elemento para evitar la salida de vía del vehículo, o empujarlo más de 30 centímetros	20 sg.