

REGLAMENTO TÉCNICO-DEPORTIVO

Subida en Cuesta ASLAC

ORGANIZACIÓN:

El club ASLAC, asociación de slot la Cañada, organiza la Subida en Cuesta, bajo su reglamento técnico .

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

Todas las noticias referentes a la Subida , serán publicadas en nuestras paginas web,Facebook,Tweeter y Google+,siendo éstas y nuestro tablón de anuncios, las dos únicas fuentes oficiales donde se publicarán cualquier cambio que se realice en cualquier aspecto que afecte al desarrollo de nuestra Subida en Cuesta. No tendrá ningún valor oficial las noticias que aparezcan en los foros, blogs o similares, si no están confirmadas en nuestros medios descritos anteriormente.

DIRECTOR DE CARRERA:

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

GRUPOS:

En la Subida en Cuesta, los coches según el nivel de preparación se dividirán en 4 grupos: Turismos, GT, Clásicos y Prototipos. Se contemplará una categoría especial Infantil (menores de 12 años incluidos) indistintamente en el grupo que participen.

COCHES ADMITIDOS :

Un mismo piloto podrá participar como máximo en 2 categorias diferentes a excepción de los infantiles que será de 1, si no cambiara de opinión la comisión deportiva y asi seria anunciado.

Todos los coches participantes se han de agrupar dentro de una categoría según el reglamento técnico.

Un coche inscrito en una categoría podrá participar siempre que cumpla el reglamento técnico y ha de mantener las características de la categoría durante toda la subida.

PISTA:

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

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

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

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

ETAPAS Y MANGAS:

El desarrollo de la prueba constará de 1 subida de entrenamiento y 3 clasificatorias, escogiendo de éstas, la del mejor tiempo obtenido. Se podrá elegir entre 3 mangas o sesiones para realizar la Subida, siendo estas: viernes noche, sábado tarde y domingo mañana, todas ellas según los horarios publicados para tales.

ORDEN DE SALIDA:

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

Prototipos, GT, Turismos, Clásicos e Infantiles.

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

El orden de salida no se puede modificar bajo ningún concepto.

ASIGNACION DE DORSALES:

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

CONTROL HORARIO:

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

CRONOMETRAJE DE TRAMOS:

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

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

2ª. No se aplica media ponderada si es el piloto el responsable del error de cronometraje. En este caso, la primera vez sería sancionado con tiempo máximo y para el segundo o sucesivos, será expulsado de la prueba.

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

INICIO DEL TRAMO:

La organización tendrá perfectamente señalado el punto de salida de la prueba.

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

TIEMPO MÁXIMO:

El tiempo máximo para recorrer el tramo se fijará en 180 segundos. Si un piloto supera este tiempo en alguno de los tramos, se le anotará el tiempo máximo, sin finalizar el tramo.

CLASIFICACION FINAL DE CADA PRUEBA:

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

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

VOLTAJE:

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

CONEXIONES Y MANDOS:

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

PARQUE CERRADO:

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

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

VERIFICACIONES:

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

ASISTENCIAS:

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

SALIDAS DE PISTA:

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

MANIPULACIONES Y REPARACIONES DEL COCHE:

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

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

TROFEOS:

La entrega de trofeos se realizará una vez finalizado la última de las mangas. Obtendrá trofeo el primer, segundo y tercer clasificado de cada grupo, así como los tres primeros clasificados infantiles.

RECLAMACIONES:

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

PENALIZACIONES:

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

DERECHOS DE LA ORGANIZACIÓN:

La organización se reserva el derecho de:

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

ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES:

El hecho de inscribirse a la Subida en Cuesta supone el conocimiento y aceptación del presente reglamento.

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

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

PENALIZACIONES ADMINISTRATIVAS:

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

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

Penalizaciones temporales:

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

PENALIZACIONES TÉCNICAS:

Están descritas en el reglamento técnico.

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches que se hayan fabricado en la realidad y cuya fabricación sea igual o superior a 25 años desde la actualidad . En caso de duda deberá demostrarse.

2.- CARROCERIA:

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

La carrocería y cristales tienen que ser de estricta serie. No será obligado la presencia de un copiloto, si éste fuera así de serie.

La carrocería, cristales (transparentes) y habitáculo, deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina y ser piezas independientes entre sí.

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.

Debe llevar dos dorsales (uno en cada puerta)

La pintura y decoración son libres.

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

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.

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

Se podrá sustituir la bandeja de pilotos por una de lexan para el modelo de coche, realizada por un fabricante de slot.

3.- CHASIS Y TORNILLERÍA:

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

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

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

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

El soporte de guía debe ser fijo sin basculación.

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

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

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

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

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar en una superficie plana y con el coche en posición de reposo.

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

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

En los chasis en que los brazos basculantes vengan de serie se tendrán que fijar al plano del mismo chasis para que se queden rígidos y evitar su basculación

4.- MOTOR:

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

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

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

Se permite tapar el motor, con celo.

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

Cualquier manipulación del motor no descrita anteriormente será causa de exclusión

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

-10 gr UMS para motor en posición lineal

-6 gr UMS para motor en posición sidewinder

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

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

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

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

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

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

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

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

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

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

6.- CORONAS Y PIÑONES:

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

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

7.- TRANSMISIÓN:

Libre siempre que sea con piñón/corona.

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

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

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

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

8.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

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

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

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

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

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

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

10.- POLEAS:

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

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

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

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

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo en los coches que sean 4X4.

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

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

Quedan prohibidas las gomas de tracción dentadas.

12.- SUSPENSIONES:

Quedan prohibidos.

13.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería de 18gr (con tornillos), si alguna carrocería o sus accesorios, cristales, interior, etc.. se ve manipulada, lijada o rebajada no pasara la verificación. Se permitirá llegar al peso de las siguientes formas: aplicando cinta adhesiva sin excesos en la parte inferior de la bandeja de pilotos, añadiendo elementos decorativos en la bandeja de pilotos (barras antivuelco, rueda repuesto, extintores, etc) o a través de la decoración del coche (barniz o pintura)

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

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

TURISMOS

1.- COCHES ADMITIDOS:

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

Serán turismos de cualquier campeonato de turismos de pista en el que los coches estén basados en un porcentaje bastante alto en los coches de serie, ejemplo, WTCC y también quedan incluidos en esta categoría los turismos que participan en campeonatos de rally, categorías como, S1600, S2000, WRC ,copas de promoción y Grupos N.

2.- CARROCERIA:

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

La carrocería y cristales deben estar fabricados en plástico inyectado o resina y ser los de serie.

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

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

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

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

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

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

La pintura y decoración son libres, mientras no sea transparente.

En ningún caso los ejes completos montados con llantas podrán sobresalir de la carrocería.

Es obligatorio 2 dorsales en la carrocería.

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

3.- CHASIS Y TORNILLERIA:

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

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

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

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

El soporte de guía debe ser fijo sin basculación.

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

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

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

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

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar en una superficie plana y con el coche en posición de reposo.

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

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

En los chasis en que los brazos basculantes vengan de serie se tendrán que fijar al plano del mismo chasis para que se queden rígidos y evitar su basculación

4.- MOTOR:

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

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

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

Se permite tapar el motor, con celo.

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

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

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

-10 gr UMS para motor en posición lineal

- 7,5 gr UMS para motor en posición anglewinder

-6 gr UMS para motor en posición sidewinder

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

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

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

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

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

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

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

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

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

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

6.- CORONAS Y PIÑONES:

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

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

7.- TRANSMISIÓN:

Libre siempre que sea con piñón/corona.

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

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

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

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

8.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

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

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

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

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

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

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

10.- POLEAS:

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

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

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

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

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo en los coches que sean 4X4.

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

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

Quedan prohibidas las gomas de tracción dentadas.

12.- SUSPENSIONES:

Quedan prohibidos.

13.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería 18gr (con tornillos), si alguna carrocería o sus accesorios, cristales, interior, etc., se ve manipulada, lijada o rebajada no pasará la verificación. Se permitirá llegar al peso de las siguientes formas: aplicando cinta adhesiva sin excesos en la parte inferior de la bandeja de pilotos, añadiendo elementos decorativos en la bandeja de pilotos (barras antivuelco, rueda repuesto, extintores, etc) o a través de la decoración del coche (barniz o pintura)

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

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

GT's

1.- COCHES ADMITIDOS:

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

Quedan admitidos todos los GT's que se hayan puesto a la venta en serie en la realidad exceptuando los expuestos en el apartado de prototipos y el Mosler de NSR que también será considerado como prototipo, en esta categoría quedan incluidos los coches tipo silueta y de copas monomarcas en la que los coches a pesar de provenir de un turismo en realidad sea un prototipo para competición y cuyo chasis, motor y carrocería en la realidad poco tengan que ver con el coche de serie, ejemplos, Megane Trophy, DTM, Peugeot 406 Silueta, coches Gr.5, tipo Capri, Lancia Montecarlo, etc..

2.- CARROCERIA:

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

La carrocería y cristales deben estar fabricados en plástico inyectado o resina y ser los de serie.

En esta categoría se permite el habitáculo de lexan siempre que sea de un fabricante de slot y que sean para el modelo de coche a utilizar

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

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

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

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

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

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

La pintura y decoración son libres, mientras no sea transparente.

Es obligatorio el uso de dorsales al menos uno en cada lateral de la carrocería.

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

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

3.- CHASIS Y TORNILLERIA:

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

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

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

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

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

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

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

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

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar en una superficie plana y con el coche en posición de reposo.

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

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

En los coches de la marca Racer el uso de la H redificadora será opcional.

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

4.- MOTOR:

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

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

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

Se permite tapar el motor, con celo.

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

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

-10 gr UMS para motor en posición lineal

- 7,5 gr UMS para motor en posición anglewinder

-6 gr UMS para motor en posición sidewinder

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

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

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

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

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

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

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

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

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

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

6.- CORONAS Y PIÑONES:

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

7.- TRANSMISIÓN:

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

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

La relación piñón/corona es libre.

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

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

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

8.- GUÍA, CABLES Y TRENCILLAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

Las llantas serán de libre elección dentro de los comercializados por las marcas de slot y tendrán un diámetro comprendido entre 14,5 y 18mm. Deberán ser las 4 iguales en material, forma, diámetro, anchura y marca, excepto si el coche de serie no las llevara iguales, por lo que se respetaría en ese caso. No se permitirán con fondo plano, en ese caso deberán llevar tapacubos (prohibido tapar con celo o similar).

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

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

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

Se prohíbe fijar los cojinetes en los coches con suspensión.

10.- POLEAS:

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

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

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

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

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo en los coches que sean 4X4.

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

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

12.- SUSPENSIONES:

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

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

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

13.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería 18gr (con tornillos), si alguna carrocería o sus accesorios, cristales, interior, etc.. se ve manipulada, lijada o rebajada no pasara la verificación. Se permitirá llegar al peso de las siguientes formas: aplicando cinta adhesiva sin excesos en la parte inferior de la bandeja de pilotos, añadiendo elementos decorativos en la bandeja de pilotos (barras antivuelco, rueda repuesto, extintores, etc) o a través de la decoración del coche (barniz o pintura).

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

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

PROTOTIPOS

1.- COCHES ADMITIDOS:

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

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

2.- CARROCERÍAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La pintura y decoración son libres, mientras no sea transparente

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

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

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

También están permitidos los cristales del habitáculo de lexan si se comercializan exclusivamente para el vehículo que se vaya a utilizar.

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

3.- CHASIS Y TORNILLERIA:

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

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

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

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

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

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

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

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

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar en una superficie plana y con el coche en posición de reposo.

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

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

En los coches de la marca Racer el uso de la H ridificadora será opcional.

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

4.- MOTOR:

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

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

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

Se permite tapar el motor, con celo.

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

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

-10 gr UMS para motor en posición lineal

- 7,5 gr UMS para motor en posición anglewinder

-6 gr UMS para motor en posición sidewinder

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

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

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

5.- NEUMÁTICOS:

Los cuatro neumáticos deberán tocar el suelo.

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

Se adaptarán y cubrirán totalmente el ancho de las llantas.

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

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

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

6.- CORONAS Y PIÑONES:

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

7.- TRANSMISIÓN:

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

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

La relación piñón/corona es libre.

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

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

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

8.- GUÍA, CABLES Y TRENCILLAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

9.- LLANTAS, EJES Y COJINETES:

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

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

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

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

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

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

10.- POLEAS:

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

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

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

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

11.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo en los coches que sean 4X4.

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

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

12.- SUSPENSIONES:

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

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

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

13.- PESOS Y MEDIDAS:

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

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

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

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

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

HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES:

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

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

CASOS DUDOSOS

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

PENALIZACIONES TECNICAS:-

Coches no admitidos.	Exclusión.
Anomalías en el motor	Exclusión.
Imanes suplementarios.	Exclusión.
Uso de aditivos.	Exclusión.
Falta de dorsales o placas de rally.	10" /unidad.
Anomalías en la transmisión.	Exclusión.
Incumplimiento de modificaciones mínimas	Exclusión.
Incumplimiento características de la carrocería.	Exclusión.
Incumplimiento de medidas de peso mínimo de la carrocería.	Exclusión.
Falta de cristales	Exclusión.
Falta de accesorios de iluminación .	Exclusión.
Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo.	Exclusión.
Chasis no homologado o deformado.	Exclusión
Bancadas de motor no homologadas	Exclusión.
Ejes no reglamentarios	Exclusión.
Anomalías en la guía.	Exclusión.
Llantas no homologadas.	Exclusión.
Modificación o falta de coronas en los 4x4.	Exclusión.
Neumáticos no correctos.	Exclusión.
Cambiar neumáticos entre tramos	Exclusión.
Vidrios opacos, si el modelo no los lleva de serie .	30"
Falta de luces simuladas.	10" /unidad.
Faros supletorios no reglamentarios.	10"
Falta de otros elementos aerodinámicos o decorativos .	10" /unidad.
Exceso de peso .	20" /gramo.
Falta de piloto.	60".
Falta de copiloto.	30".
Falta de volante.	20".
Falta de dorsales o placa de rally	5" / unidad
Falta de tornillos .	10" /unidad.
Anomalías en los tornillos	10"/ unidad.
Anomalías en las medidas de las llantas	30"/unidad.
Falta de tapacubos obligatorios (.	30"
Ruedas no giran o no tocan la pista	20".
Anomalías en el intercambio de suspensiones .	30"/unidad.
Anomalías en las poleas .	30"
Anomalías en la gomas de tracción (.	30"
Cojinetes de ejes no reglamentarios .	20" / unidad.
Cambios de rodamientos por cojinetes no reglamentarios .	30"/unidad.
Fijación de cojinetes no reglamentaria .	30"/unidad.
El piñón del motor no gira en proporción 1:1 con el eje del motor.	60"
Anomalías en los piñones.	60"/unidad.
Anomalías en el modelo de llanta.	10" /unidad.
Incumplimiento de medidas de ejes .	10" / mm
Neumáticos que no cubran totalmente la llanta.	30".
Cambio chasis	50" Cambio Motor 50" Cambio
Carrocería	50"

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

