



Campeonato  
Resistencia Slot

### 1-. PISTA:

Circuito permanente de velocidad en plástico NINCO, de 48 mts. De cuerda y 6 carriles compensados a escala 1/32 y circuito permanente de velocidad en plástico CARRERA, de 25 mts de cuerda y 6 carriles compensados a escala 1/32. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en las pistas para alterar su adherencia establecida por la organización.

### 2-. DESARROLLO DE LA CARRERA:

Equipos: Los equipos estarán formados por **2 o mas pilotos** según el tipo de carrera que se realice.

Serán **4 carreras a disputarse en la pista Timba slot de Tudela de 3 horas de duración en Sabado** y en la pista de Iruña slot en Pamplona de 3 horas de duración cada carrera en Domingo.

Las carreras de 3 horas serán diurnas.

Entrenos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes en la carrera y en función del horario de desarrollo de las competiciones. Si hay más de 6 equipos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril. Después de los entrenamientos libres el coche será recogido por la organización y entregado a los equipos para el sorteo de motor y montaje en el coche.

Para la primera carrera la asignación de carriles para la parrilla de salida se realizara a través del numero asignado al motor que se entregara a cada equipo (por orden de inscripción) previo a las verificaciones, es decir, el motor que escoja el equipo será su carril de salida.

Para las siguientes carreras la parrilla de salida será obtenida por la clasificación general del campeonato, donde el primer clasificado elegirá la pista en la que saldrá y así sucesivamente.

Warm up: Todos los equipos clasificados podrán rodar en su pista inicial **2 minutos** antes del comienzo de la 1ª. Manga de la carrera. Cualquier limpieza en las trencillas o neumáticos del coche podrá ser efectuada durante este periodo, siempre bajo el conocimiento de la organización y con los líquidos y materiales aportados por esta. Pero la configuración del coche no podrá ser variada en ningún momento. Un piloto escogido por el equipo para disputar un carril no podrá ser cambiado a no ser por fuerza mayor. Ningún piloto de un equipo disputara más de un carril que otro de su equipo. Para pistas de 6 carriles y siendo de 2 o 3 pilotos por equipo la relación de carriles deberá ser esta: 3/3 o 2/2/2.

Esta prohibido cambiar a un piloto a mitad de su carril que disputa, salvo causa de fuerza mayor.

Cambio de Carril: Los cambios de carril corresponderán a la serie 1-3-5-6-4-2-descanso"0"-descanso"00"-descanso"000" (impares suben, pares bajan). Este sistema de cambio de carril proporciona que los equipos nunca tengan el mismo equipo al mismo lado durante la carrera. Es decir cada equipo tendrá una vez a la derecha y una vez a la izquierda el resto de los equipos participantes. Los cambios de carril se efectuarán por la organización en el mismo lugar donde se han parado los coches una vez cumplido el tiempo. En el último cambio de carril se anotará también la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado.

Clasificación final: El ganador es el equipo que haya recorrido el mayor número de vueltas de todos los participantes. En caso de empate a vueltas, el resultado se determinará por la sección del circuito donde ha terminado (la coma).

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

**Para este Campeonato ResisNavarra 2009, el 1º y 2º clasificado de una prueba deberá cambiar de modelo para la siguiente carrera.**

### 3-. EMPATES:

Carrera: En caso de empate en la carrera a vueltas y comas, se consultarán las vueltas rápidas en carrera, el equipo con mejor tiempo se clasificará por delante.

Campeonato: En caso de empate al final del campeonato se consultaran los resultados de las carreras, el equipo con el mayor numero de vueltas y comas se clasificará por delante. En caso de nuevo empate el equipo con el mejor tiempo de la última prueba se clasificará por delante.

### 4-. COMISARIOS:

Los comisarios son siempre componentes del equipo que disputa la carrera. Hacer de comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras se esté compitiendo. La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, y el lugar de asistencia del comisario será determinado por el número de carril en el que el equipo va a disputar la manga. El protocolo establecido para la colocación de un coche es: primero se retira el vehículo que estorbe el paso a otros, siendo el coche que provoca el accidente el último en ser colocado. En caso de negación a asistir de comisario, se procederá a la parada del vehículo del equipo en la zona de boxes hasta la presencia de un comisario en la zona asignada. **Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio de neumáticos obligatorio.** Realizando la tarea de comisario queda expresamente prohibido: Comer, Beber, Fumar, Hablar por el móvil, establecer conversación o cualquier otra acción que bajo la supervisión del Director de Carrera sea considerada que afecta gravemente al desempeño de dicha función. Es obligación del Director de Carrera avisar a un comisario del incumplimiento de las normas, así como de sancionar al mismo con una penalización de entre **10 y 30** vueltas por reiterado incumplimiento doloso de las mismas. En caso de ausencia o abandono se procederá a la exclusión del piloto de la carrera y del resto del campeonato, si es el caso. El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto o equipo para que se pueda tomar nota del suceso.

### 5-. MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado para los éntrenos oficiales, si no es por expresa indicación del director de carrera y previa petición a este, si es el caso. Durante la carrera, únicamente se podrá manipular el coche por un piloto en tiempo real de carrera, no se podrá arreglar o manipular el mismo durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles, ni en las pausas, salvo expresa indicación del director de carrera al piloto. **Todo el servicio de reparación en los coches debe efectuarse por 1 miembro del equipo perteneciente al equipo o 1 mecánico indicado. Si no se encuentran miembros del equipo presentes, deberá ser el piloto quien repare el vehículo nunca el comisario.** Todas las reparaciones deben de efectuarse en un lugar indicado como "pit box" por los directores de carrera con los útiles y recambios verificados por la organización. **Para cualquier parada en boxes se deberá informar a la organización y se deberá parar únicamente en el "pit lane" (a menos que el coche no pueda llegar a esta zona).** En cualquier caso, **un comisario nunca podrá abandonar su posición y su función para manipular un vehículo.** El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del piloto y su equipo de la carrera.

La rotura de piezas de carrocería (alerones o piezas de tamaño superior a **1 cm** de la carrocería) deberá ser fijadas de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera, siendo el director de carrera autorizado a parar un coche si cree que necesita fijar algún elemento de la carrocería, respetando la buena fe del equipo en parar y reparar el coche en las **10 vueltas** posteriores al incidente. (Excluidos tapacubos, retrovisores, faros, antenas y limpiaparabrisas). Durante la carrera se podrá sustituir cualquier elemento del coche a excepción de la carrocería, debiéndose de mantener las piezas originales. No obstante hay dos elementos (chasis y motor) que en caso de que se cambien no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo. **La organización aportará Alcohol 96º o gasolina para la limpieza de neumáticos. Cualquier otro líquido está prohibido.**

### 6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Verificaciones: A la finalización de los entrenos libres el director de carrera procederá al sorteo de los motores. Los equipos serán llamados a verificaciones por orden de inscripción. Una vez entregados se establecerá un tiempo de 30 minutos para el montaje del coche.

Así mismo se entregara a cada equipo una hoja que rellenara con los elementos que incorporan en el coche asi como el nombre de los pilotos que corran en cada carril para facilitar la rapidez en las verificaciones y que sera entregado a la vez que el coche. Durante ese tiempo el coche podrá ser probado en la pista. A la finalización de los 30 minutos el director de carrera llamara a los capitanes de los equipos para la entrega del coche a la mesa de verificaciones. El coche deberá ser entregado abierto, separados



carrocería y chasis. ( En carreras que sean nocturnas la carrocería debe estar separada del chasis, para su pesaje, y tras la verificación, el capitán del equipo soldara los cables del las luces en la mesa de verificaciones delante del director de carrera).

En la verificación final el director entregara 1 bolsa de neumáticos al capitán del equipo y colocara los neumáticos en el coche, quedando este en el parque cerrado y listo para la carrera.

Únicamente se podrá inscribir un coche por equipo. A la finalización de la carrera, los coches 1º, 2º y 3º pasarán obligatoriamente una nueva verificación técnica.

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

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

#### 7-. PENALIZACIONES:

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

- **Tocar el coche en el cambio de carril (excepto miembros organización).**
- No informar a la dirección de carrera del piloto que participará en la siguiente manga o que este sea distinto al anotado.
- Cambio de piloto en mitad de manga.
- Reparar el coche en una zona no permitida.
- Gritar a la organización.
- Gritar mientras se está conduciendo, al 3er aviso de la organización en la misma manga.
- Cualquier conducta de pilotaje que la organización interprete que perjudica al buen desarrollo de la prueba.
- Tocar o volver a poner el coche fuera de la zona marcada como "pit lane", sin autorización del director de carrera.

#### 8-. VOLTAJE:

Se competirá a un voltaje fijo de **14 Voltios** con un margen de error de +/- 0.1 Voltio y regulado bajo fuentes DS Racing Products modelo DS 2/12 de 2 Amperios de potencia e independientes por carril.

#### 9-. PUNTOS:

Cada carrera es puntuable para el Campeonato de la categoría según la convocatoria de la competición, repartiéndose puntos entre todos los pilotos participantes y de la siguiente manera:

Carrera: 1º: 12 pts, 2º: 11 pts, 3º: 10 pts, 4º: 9 pts, 5º: 8 pts, 6º: 7 pts, 7º: 6 pts, 8º: 5 pts, 9º: 4 pts, 10º: 3 pts, 11º: 2 pts, 12º: 1 pto. A los siguientes puestos se les asignará 1 punto. Abandono 0 puntos. **Aquellos equipos no preinscritos que participen en el campeonato obtendrán puntos pero fuera de campeonato.**

#### 10-. HORARIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición o campeonato.

#### 11-. PREMIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición o campeonato.

#### 12-. INSCRIPCIONES:

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

#### 13-. MANDOS:

- Se admiten mandos de cualquier marca comercial con distribución efectiva en España. Otros mandos de construcción privada o con modificaciones artesanales y sin distribución comercial en España, deberán ser homologados por la dirección técnica y deportiva del Club de Timba Slot Tudela, solicitando el piloto la aprobación técnica del mando con suficiente antelación a la disputa de la competición.
- La pista posee conexiones del tipo Banana independiente de 4mm. mediante las cajas "Stop & Go" de la marca DS Racing Products. La interpretación de colores es: Rojo = Cable Freno, Negro = Cable Cursor, Gris = Cable Máximo
- El mando debe únicamente administrar la corriente suministrada por la pista.
- Cualquier incremento del voltaje en la pista, en referencia al voltaje suministrado por el transformador no está permitido.

- La regulación del voltaje suministrado debe ser controlado manualmente por el piloto. El Control automático por parte del mando no está permitido.

#### 14-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días previos a la competición.
- Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.
- Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga con plena potestad sobre las copias.
- Los casos no reflejados en este reglamento deportivo quedan a criterio de la organización.



Campeonato  
Resistencia Slot

#### ORGANIZAN:



**IRUNASLOT**  
CLUB SLOT RACING