

Reglamento Técnico y Deportivo Endurance Galicia 2018

CATEGORIA LMP/GT

A. REGLAMENTO TECNICO

1. MODELOS ADMITIDOS

Los modelos admitidos en el Campeonato son las *réplicas de modelos LMP y GT, posteriores a 1993, de cualquier fabricante de slot*. Los nuevos modelos se homologarán con un margen de 7 días, añadiéndose al reglamento mediante un anexo.

Se incluyen los pesos mínimos de las carrocerías sin tornillos.

CATEGORIAS LMP/GT

Categoría LMP

SLOT.IT/POLICAR

Lola B09 LMP– 15,5 gr.

Lola B10 LMP– 15,5 gr.

Audi R18 TDI LMP – 14 gr.

Lola Aston Martin LMP – 14 gr.

Audi R8 LMP – 14 gr.

SCALEAUTO

Radical SR-9 LMP – 15 gr.

ARROW SLOT

BMW V12 LMP – 13,8 gr.

Modelos de otras marcas: 15 gr.

Categoría GT - división GT1/GT2

SLOT.IT/POLICAR

Nissan R390 GT1 - 17 gr.

McLaren F1 GTR GT1 – 17gr.

Audi R8C (reloaded) GT1 – 17 gr.

Ferrari F-40 GT1 – 16,5 gr.

Porsche 911 GT1-98 – 15 gr.

SCALEAUTO

Toyota GT One GT1– 15gr.
Pagani Zonda GT1 - 16,5 gr.
Honda HSV-010 GT1 – 14 gr.
Spyker C8R GT2– 12 gr.

ARROW SLOT

Saleen SR-7 GT1 – 14,5 gr.*

*únicamente con cristales y ópticas rígidas AR-3001F

Modelos de otras marcas y/o GT3: 15 gr.

2. CARROCERIA

ESCALA: De serie, queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior de la carrocería original. Debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en plástico inyectado. No está permitido el aligeramiento de la carrocería y queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería. Se deben respetar las entradas de aire, alerones, faros que se suministran en el coche de serie.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Los coches deberán conservar todos los elementos y características en dimensiones del original. La carrocería debe tapar todos los elementos mecánicos: motor, transmisión, cables y guía, en su vista vertical, o bien a través de los cristales o faros.

Se permite eliminar o añadir antenas, escobillas del limpiaparabrisas y retrovisores (si vienen por separado de la carrocería). Deberá mantenerse la óptica frontal original (cúpula y soporte interior) y el piloto trasero rojo o anaranjado en su posición original.

Los cristales de la carrocería deben de ser los originales, sin modificación. No está permitido sustituir ninguna parte decorativa de la carrocería, (faros, rejillas, etc.), por material de lexán.

DECORACIÓN: El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. Los modelos suministrados en kit por cualquiera de los fabricantes homologados, deben estar pintados obligatoriamente e incluir un mínimo de 3 dorsales (2 en los laterales y uno en el capó delantero).

HABITÁCULO: El cockpit o habitáculo es parte de la carrocería a efectos de peso. Está permitido el uso de las bandejas de lexán, pero no así los cristales (El Saleen SR-7 debe llevar los cristales y faros rígidos referencia AR-3001F).

En el caso del Saleen SR7 de Arrow Slot y hasta que no exista un recambio específico o se venda como parte del kit de accesorios (AR-3001F) se permite el uso de las rejillas de lexán (delantera y trasera) provenientes de los antiguos kits amarillo y rojo. El resto de piezas, cristales y faros, deberán ser rígidos.

REPARACIONES:

- En caso de rotura, la carrocería no podrá sustituirse, sólo se permite su reparación.
- En caso de rotura o pérdida del alerón, éste tendrá que estar reparado antes de la finalización de la manga que se esté disputando, excepto si ha sido desprendido por acción de un comisario, caso en el que se permite la reparación en el tiempo de parada entre mangas.
- En caso de rotura del parabrisas, se permite la reparación en el tiempo de parada entre mangas.

3. CHASIS

Quedan homologados todos los chasis originales de cada modelo y fabricante, y los comercializados por el fabricante como recambio, *así como los chasis 3D comercializados y disponibles en el mercado al menos en el momento de la celebración de la primera carrera en la que se presenten. Estos chasis 3D deberán soportar alguna de las bancadas homologadas indicadas en el punto 4.*

En los chasis RT3 de Scaleauto se permite intercambiar distintas piezas entre sí, por ejemplo, un soporte de guía de chasis gris montado sobre un chasis negro.

Se permite eliminar rebabas perimetrales sin excesos, y sin que esto modifique las medidas originales del chasis y de la bancada. El nombre del equipo debe figurar en la parte inferior del chasis.

El chasis se podrá sustituir durante la carrera, presentando todos los materiales los cuales va a montar en dicho chasis a la organización para verificarlos. Una vez parado el coche y retirado de la pista, el mecánico comenzará a montar el nuevo chasis con el material, estando obligado a colocar el motor que tenía el antiguo chasis, pudiendo pasar la bancada entera de un chasis a otro.

4. SOPORTE MOTOR-BANCADAS

Quedan homologadas *todas las referencias de bancadas Anglewinder de los fabricantes de modelos LMP/GT que soporten el motor homologado (Slot.it FLAT) sin modificación: Slot.It y Scaleauto.*

- Los soportes de motor, se podrán intercambiar entre todos los modelos, siempre y cuando el chasis original lo permita
- No se permite cualquier modificación o alteración del soporte original ni del chasis.
- Los soportes de motor offset -1 deberán montar llantas de 17,2 mm de diámetro mínimo.
- Los soportes de motor offset -0,5 deberán montar llantas de 16,5 mm de diámetro mínimo.
- Los soportes de motor offset -0,0 podrán hacerlo con llantas de 15,8 mm de diámetro mínimo.

5. COJINETES

Libres dentro de las marcas comerciales de slot.

6. TORNILLOS, CABLES Y TRENCILLAS

Libres dentro de las marcas *comerciales* de slot.

7. LASTRE

Prohibido en el chasis. En la carrocería, si no alcanza el peso mínimo, se debe lastrar con plomo situado entre el, o los, soporte(s) de tornillo(s) delanteros, y el respaldo del asiento del piloto.

8. GUÍA

Libre dentro de las marcas comerciales de slot. No se permite forzar o modificar el chasis para fijarla. Se permite modificar la pala en anchura (la parte que queda dentro del carril) y rebajar hasta 1 mm la profundidad original de la pala.

9. CABLES Y TRENCILLAS

Libres dentro de *las marcas comerciales* de Slot. Los cables deben conservar su funda y no deben interferir el libre movimiento del eje delantero. Se permite fijar al chasis los cables con cola tipo ciano, pero sin excesos.

Se permite pelar los cables en la guía, que deberán conservar su funda a la altura del tren delantero evitando así cualquier tipo de cortocircuito.

Prohibidas cintas y resto de sustancias adhesivas.

10. IMÁN

A todos los coches se les debe suprimir el imán del chasis, en caso que lo incorpore de serie.

11. MOTOR

De tipo FLAT compacto de caja cerrada SLOT.IT FLAT-6S de 22.500 rpm a 12 V

- Entregados por la organización por sorteo en la primera carrera, *2 por equipo*, convenientemente marcados o precintados. No se permite su apertura ni ningún tipo de modificación, *ni borrar las marcas*, salvo cortar la etiqueta identificativa sólo por su parte inferior. *En la última carrera, a los nuevos equipos, sólo se les hará entrega de un único motor.*
- *Los equipos que opten por correr con los motores entregados en 2017 deberán indicarlo en la fase de preinscripciones, un mes antes de la primera carrera.*
- Máximo magnetismo de 4 gr. UMS en frío con una tolerancia en la medida de 0,1 gr. *Si la temperatura ambiente es muy baja, se podrá ampliar esa tolerancia excepcionalmente a 0,3 gr. Si se sobrepasa el magnetismo se admite una capa de cinta adhesiva o un lastre de 1 gr. por cada 0,2 UMS de exceso.*
- RPM y consumo dentro del rango medio del motor con una tolerancia del 3%. *La verificación de los RPM se realizará al final de la carrera a los tres primeros equipos y a otro equipo elegido al azar, si algún equipo participante lo solicita.*

12. TRANSMISIÓN

Coronas: *Libres dentro de las marcas comerciales de slot.*

Piñones: *Libres dentro de las marcas comerciales de slot.*

Se permite usar cualquier piñón y corona en la combinación que se prefiera siempre y cuando ésta no comporte una modificación del piñón o de la corona.

Sólo está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

13. EJES Y CENTRADORES

Se permiten todos los ejes de acero *de las marcas comerciales de slot.*, incluidos los ejes huecos, sin modificación. Quedan prohibidos ejes de cualquier compuesto que no sea *metálico.*

En ningún caso los ejes, podrán sobresalir con llantas y neumáticos montados del paso de ruedas con el vehículo visto desde arriba.

Se pueden utilizar cualquiera de los centradores (stoppers) de las marcas homologadas para evitar el juego del eje trasero, o arandelas. No está permitido ningún otro tipo de material al anteriormente indicado. Está permitido el uso más de 1 "stopper".

14. LLANTAS

Quedan homologadas todas las llantas *de las marcas comerciales de slot.* tanto en plástico, aluminio, magnesio u otras aleaciones, bajo estas premisas:

- Las llantas con fondo plano sin perforaciones, tendrán que llevar su correspondiente tapacubos.
- La medida del diámetro de las llantas del tren delantero puede oscilar entre $\varnothing 15,0$ milímetros (llanta pequeña) y $\varnothing 17,5$ milímetros (llanta grande). Las traseras serán de entre $\varnothing 15,8$ y $17,5$ milímetros en función del soporte de motor utilizado.
- *La diferencia de diámetro de las llantas delanteras a las traseras, no podrá exceder de 1mm.*
- Las medidas de las llantas y el material de las mismas son libres dentro de las marcas homologadas, debiendo ser de igual diseño las ruedas del mismo eje.
- Las ruedas completas montadas en el eje no podrán sobresalir del paso de ruedas original de la carrocería.

15. NEUMÁTICOS

Los neumáticos traseros serán entregados por la organización: Scaleauto Ref. SC-4735, Spirits de 19,5x10mm. *Antes de cada carrera serán marcados con esmalte con una mezcla aleatoria (distinta a cada carrera) de dos colores.*

Los neumáticos delanteros deben cumplir las siguientes condiciones:

- *Libre dentro de las marcas comerciales de slot.* Deben ser de goma negra y cubrir la totalidad de la banda de rodadura de la llanta.
- No se permite alterar sus propiedades mediante ningún proceso químico ni de otra naturaleza excepto los explícitamente autorizados en el punto anterior.
- No es obligatorio que los neumáticos delanteros toquen en una plantilla plana.

16. AMORTIGUACIÓN/BASCULACION

Quedan homologados todos los diferentes sistemas de suspensión de las marcas *comerciales de slot.*

17. MANDOS

Se puede utilizar todo tipo de mandos existentes en el mercado fabricado por marcas de slot incluidos los mandos electrónicos. La conexión se efectuará mediante las 3 conexiones bananas de conexión o conectores comerciales fabricados por marcas de slot. No se permiten mandos o componentes electrónicos que modifiquen el voltaje suministrado por la fuente de alimentación.

Los mandos podrán ser verificados en cualquier momento de la carrera por parte de Dirección de Carrera.

18. DISPOSICIONES GENERALES

La inscripción implica el conocimiento y aceptación tanto del Reglamento Técnico como del Reglamento Deportivo, debiendo ser de obligado cumplimiento por parte de todos los miembros del equipo.

No se admitirá la participación de un piloto que, habiéndolo hecho anteriormente con otro equipo en una manga anterior, pretenda hacerlo en otro equipo en una manga posterior de la misma carrera. Es decir, no podrá participar ningún piloto en dos equipos durante la misma carrera. En casos de fuerza mayor la organización o Dirección de Carrera se reserva el derecho a ajustar la normativa de los pilotos según crea conveniente, mangas mínimas, pilotos mínimos, etc.

Cualquier aspecto no reflejado en el reglamento técnico se someterá a criterio de la organización o Dirección de Carrera.

Fin del Reglamento Técnico - Rev. 3 del 3/02/2018

B. Reglamento Deportivo VI Endurance Galicia 2018

1. Número de pruebas, coeficientes y circuitos.

El campeonato constará de 4 pruebas, con iguales coeficientes, una en cada provincia. La duración de las pruebas podrá ser de entre 3 y 8h a criterio del club organizador, según la capacidad de su circuito y el número de días de competición.

Los circuitos deberán ser de material en plástico marca Ninco, Carrera, Policar o Scaleauto, de un mínimo de 4 calles y 25 metros de desarrollo, con electrónica DS.

2. Calendario:

- 1ª Prueba: Ourense, circuito de Mangallo, 11 de marzo
- 2ª Prueba: A Coruña, Circuito de Slotattak, 6 de mayo
- 3ª Prueba: Vigo, Circuito de Rías Baixas Slot, 16 de septiembre
- 4ª Prueba: Lugo, Circuito de Slot Lucus, 18 de noviembre

FINAL NACIONAL, 3 de noviembre en Barcelona

Rotación de clubes organizadores en caso de existir más de un club por provincia:

En caso de existir, antes de establecer el calendario, más de un club interesado en la organización de una prueba, en una determinada provincia, se establecerá una rotación por acuerdo entre los clubes afectados. Tal es el caso de la provincia de Pontevedra en 2018.

A partir de 2017, el club organizador de la provincia de Pontevedra seguirá la rotación siguiente: RBS 2018-SDRB 2019-SBM 2020-SLOTMAIOR 2021 (a la inversa del campeonato gallego de velocidad).

En caso de aparición de nuevos clubes en la provincia de Pontevedra, éstos se introducirán, si así lo solicitan, en la lista de rotación organizando una prueba (de velocidad o resistencia, según preferencia) la temporada que verifiquen las dos condiciones siguientes:

- Disponer de un circuito con las características mínimas para celebrar la carrera,
- Una participación media igual o superior a 1 en pruebas por equipos (es decir, 4 participaciones) y a 2 en pruebas individuales, en la temporada precedente.

Un club puede salir de la lista de rotación o retrasar un año la celebración de su prueba, por los tres motivos siguientes:

- Voluntariamente, por imposibilidad de celebrar la prueba o disolución del club.
- Por no alcanzar la participación media de 1'00 en pruebas por equipos y de 2'00 en pruebas individuales, en la temporada precedente.
- Por deficiencias de organización, por unanimidad del resto de clubes participantes.

3. Puntuaciones, clasificaciones y resolución de empates:

25, 20, 16, 13, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 puntos a los 12 primeros equipos. No se descontará el peor resultado al final del campeonato.

Se establecerán 2 clasificaciones:

- *General por equipos*
- *Clasificación por clubes.*

Resolución de empates y 'photo finish':

Se tomarán fotos con la situación de los coches, y se apuntará la sección del circuito o "coma" de cada coche, al final de cada carrera, *y si la carrera tiene calles virtuales, cada vez que un coche finaliza su carrera.* En caso de empate a vueltas y a la coma, ganará el coche más adelantado tras detenerse la carrera. Si no hubiese foto que permita deshacer el empate, *y el software de gestión de carreras (RMS, Race Management System) calcula por estimación la clasificación final, será vencedor el coche que indique el RMS.* En el resto de los casos se procederá a comprobar la vuelta rápida de la carrera, ganando el coche con mejor tiempo. En caso que persista el empate, se procederá a comprobar las vueltas rápidas de cada calle, *ganando el que tenga las mejores vueltas rápidas (en caso de duda, se calculará la media de las vueltas rápidas de las diferentes calles).*

4. Composición de los equipos, inscripciones y desglose de la recaudación:

Los equipos pueden estar formados por 2, 3 o 4 pilotos, y en la preinscripción o primera inscripción nombrarán un responsable o líder del mismo (que no podrá concursar con otro equipo a lo largo del campeonato), así como el club al que representan, que será el que reciba los puntos en la clasificación por clubes y no podrá cambiar a lo largo de la temporada.

Un miembro del equipo debe estar siempre disponible como comisario, excepto en las pausas y durante los turnos en calles virtuales. *En caso de ausencia de un comisario al iniciarse una manga (momento en que los pilotos están preparados en sus puestos, los dorsales cambiados, y el director de carrera en disposición de dar la salida), después de un minuto máximo de espera, el piloto del equipo correspondiente tendrá que reemplazarlo y se dará la salida de la manga. En caso de ausencia de todo el equipo, se aplicará el mismo criterio.*

La diferencia de número de mangas realizadas por los miembros de cada equipo, no debe ser superior a 2.

Las inscripciones serán responsabilidad del club organizador, y se abrirán entre 2 semanas y 6 días antes de la prueba, cerrándose el viernes anterior a la prueba a las 24h. A partir de ese plazo, la aceptación de equipos adicionales queda a criterio del club organizador.

Un mes antes de la primera prueba, se abrirá una fase de preinscripciones para toda la temporada, con opción de pago adelantado con un descuento de 1 carrera. Estas preinscripciones permitirán adquirir los motores necesarios.

Coste de inscripción:

25€ por equipo, para los equipos que reciban dos motores nuevos, o que sólo participen en la última carrera recibiendo un motor.

20€ por equipo, los equipos que opten por correr con los motores de 2017

La recaudación se repartirá de la forma siguiente:

- **Inscripciones de 20€:** 9€ para el club organizador, 2€ para neumáticos, 9€ para premios.
- **Inscripciones de 25€:** 8€ para el club organizador, 2€ para neumáticos, 8€ para premios, 7€ para motores.

Descuentos por pago anticipado de la inscripción a principio de temporada:

- **80€** las 4 carreras recibiendo dos motores nuevos. La recaudación se repartirá de la forma siguiente: 16€ para motores, 8€ para neumáticos, 8€ para cada club organizador a entregar en cada carrera, resto para premios.
- **65€** las 4 carreras para los equipos que opten por correr con los motores de 2017. La recaudación se repartirá de la forma siguiente: 8€ para neumáticos, 7€ para cada club organizador en el que participe el equipo, y el resto para premios.

Patrocinadores:

Además del patrocinador habitual del campeonato (IBB / Cric Crac), los clubes organizadores podrán aportar uno o varios patrocinadores y así aumentar los premios y su cuota de beneficio, con las opciones y condiciones siguientes:

- Aportación de 50€ o su equivalente en premios, por publicidad en los circuitos: 4 carteles de superficie máxima equivalente a una hoja A5, en todos los circuitos del campeonato, y publicidad proporcional a la aportación en el panel o "photocall" de fondo del podio de la carrera, o
- Aportación de 150€ o su equivalente en premios como patrocinador principal (único) figurando en el nombre del campeonato y de forma preferente en el panel o "photocall" de fondo del podio de la carrera.

En ambos casos el logo del patrocinador se incluirá en los carteles del campeonato.

Reparto de la aportación de los patrocinadores:

- Si la aportación del patrocinador fuese en metálico, se repartiría 60% para premios y 40% de beneficio para el club que aporta el patrocinador. Si se consiguiese con la antelación suficiente para adquirir los premios, éstos se entregarían por sorteo en la carrera organizada por el club que aporta el patrocinador, en caso contrario se reservarían para los premios finales.
- Si la aportación fuese en especie (coches o material) y no fuese posible una repartición en similar proporción, o si el club que aporta el patrocinador no organizase carrera, se destinaría al 100% para premios por sorteo.

4. Programa de las carreras:

Las carreras se celebrarán normalmente el domingo, con una o dos series o parrillas.

En caso de dos series y que *la duración total prevista de cada serie sea superior a 4 horas*, la primera serie se podría celebrar el sábado. Igualmente, si la inscripción justifica una tercera serie, se podrían realizar 3 series, en viernes, sábado y domingo, si son superiores a 4h, o en sábado (1) y en domingo (2) en caso contrario.

Los entrenamientos serán de una hora y media de duración mínima (detalle en punto 5).

El club organizador nombrará un director de carrera, y si éste fuese piloto participante, un director de carrera suplente.

5. Entrenamientos libres 1 y 2, y verificaciones:

Los entrenamientos libres "1" tendrán una duración mínima de 60 minutos distribuidos en mangas de 4 minutos con rotación de calles correlativa, 1-2-3-4... durante la cual el equipo puede proceder a la instalación del motor entregado por la organización.

Al finalizar los libres "1" todos los coches deben ser entregados a verificar, abierto y sin los tornillos de sujeción de la carrocería, y en paralelo a las verificaciones, se inician los entrenamientos libres "2", de duración 30 minutos distribuidos igualmente en mangas de 4 minutos con rotación de calles correlativa, 1-2-3-4... con el coche de reserva, que también debe ser de categoría LMP o GT posterior a 1993.

6. Calificación o 'Pole':

Finalizados los libres "2" y las verificaciones, se llamará a los equipos, ya sea por orden inverso a la clasificación general, o a la inscripción, a criterio del director de carrera. Cada equipo montará los neumáticos, los limpiará con el líquido y paño habilitado por la organización, cerrará el coche y realizará 1 minuto (o 5-6 vueltas, a criterio del club organizador) de entrenamiento cronometrado o "pole", que servirá para determinar el orden de salida (los tres primeros equipos eligen calle de salida por orden de Pole, otorgándose el resto por orden correlativo). No dará derecho a puntos.

7. Vueltas de calentamiento o 'Warm-up':

A criterio del director de carrera, se podrá realizar un Warm-up justo antes de la carrera con cada equipo en la calle elegida para la salida. Duración de 1 a 3 minutos.

8. Mangas:

El club organizador decidirá el número de mangas y su duración, con la única condición de que todos los equipos pasen por todas las calles el mismo número de veces.

9. Reparaciones en carrera:

Se realizarán en tiempo de carrera deteniendo el coche en la zona marcada como boxes y reparándolo en la mesa designada por la organización. En el caso de desprendimiento de un alerón o elemento de carrocería o chasis obligatorio (superior a 1 gr de peso), se debe subsanar el problema en las 5 vueltas siguientes al aviso por parte del director de carrera.

Excepciones:

- enderezar trencillas si el coche tiene dificultades para arrancar o mantenerse en el carril, se permite esta operación por un comisario.
- Si el alerón o pieza fue desprendido/a por acción de un comisario: se permite su reparación durante las pausas.

Los métodos de limpieza correrán a cargo de cada organización, designando productos o métodos adecuados para cada carrera. Deberán ser métodos al alcance de todos los participantes ya sea con productos proporcionados por la organización de cada prueba o métodos y técnicas sencillas.

En caso de avería de la pista, se detendrá la carrera hasta su reparación. Dirección de Carrera determinará en estos casos cómo proseguir la carrera y la conveniencia de compensar, si fuera necesario, al equipo afectado. En caso de detenerse la carrera por lo que después resulte ser una avería del mando o del coche del piloto que ha solicitado la neutralización, su equipo será penalizado según lo que dispone el punto de sanciones y penalizaciones de este reglamento.

10. Reclamaciones:

Si un equipo inscrito desea formalizar una reclamación, como consecuencia de un posible incumplimiento del presente reglamento por parte de algún coche participante, o por lo que consideren una injusta aplicación o inaplicación del presente reglamento, deberá hacerlo ante la Organización de la Carrera, mediante escrito firmado por su Capitán o Director Técnico. Deberá venir acompañada de un depósito de 30 euros y deberá formalizarse antes del plazo máximo de 30 minutos tras la finalización de la prueba. Si prosperase la reclamación, el depósito será devuelto al reclamante. Cualquier reclamación presentada fuera de tiempo, no será tramitada bajo ningún concepto.

11. Infracciones y sanciones:

Se prevé una tabla de sanciones, diferenciadas por la gravedad de la misma, que será la base sancionadora para cualquier reclamación que pudiera presentarse. Todas las sanciones no previstas en el reglamento, quedarán sometidas al criterio de la organización.

11.1. Deportivas:

Todas las sanciones que pueden producirse en una carrera: tras una primera amonestación verbal, en caso de reincidencia se procederá a sancionar en función de la tabla que detallamos:

A) Infracciones Leves : 1 vuelta

- Deficiencia en la tarea de Comisario.
- Molestar a los pilotos rivales.

B) Infracciones Graves: 4 vueltas

- No detenerse a reponer y/o reparar alerón u otras piezas obligatorias, en el periodo acordado de 5 vueltas desde el aviso del Director de Carrera.
- Hacer detener la carrera por causa injustificada.

C) Infracciones Muy graves:

- Retraso en el puesto de comisario: coche parado hasta la llegada del comisario.
- Falta de educación y/o respeto hacia otros participantes/organización: Exclusión.
- Infracción de las normas fijadas en cuanto a comer, beber o fumar. Exclusión.
- No realizar funciones de comisario. Exclusión.

Todas sanciones leves y graves son acumulables.

11.2. Técnicas

A) Infracciones leves: la sanción que corresponde a estos defectos consiste en el aviso y rectificación del defecto al presentar el coche a verificar.

- Ejes fuera de medida.
- Llantas no homologadas – No llevar tapacubos las llantas que así lo estipule el reglamento - Montaje de un elemento no homologado.
- Cables sin funda o incompleta que puedan causar un cortocircuito, excepto delante del eje delantero.

B) La sanción será de 4 vueltas por las siguientes faltas graves:

- Retraso en la entrega del coche a verificar.
- No rectificación de cualquier defecto leve observado y avisado en la verificación.
- Presentar a verificar un coche con tres o más defectos leves.
- Manipulación del coche fuera del parque cerrado una vez verificado, fuera del lugar de reparación indicado durante la carrera o fuera del tiempo de carrera (entre mangas).

C) Infracciones muy graves: La sanción que corresponde a estas infracciones es la exclusión inmediata de la carrera, aunque, a criterio de la organización, es conmutable por la de permitir la participación del equipo, pero sin puntuar ni constar en ninguna clasificación:

- Neumáticos antirreglamentarios o tratados.
- Carrocería, motor o chasis manipulados.
- Acumulación de dos sanciones graves (deportivas y técnicas).

12. Premios.

Se entregarán al final de temporada a los 3 primeros equipos de la clasificación general:

- diploma o trofeo y tres coches de slot por equipo, de valor aproximado 50€ para el primer clasificado, 40€ segundo clasificado, y 30€ tercer clasificado.

- la clasificación para la final nacional de Igualada y la cuota de inscripción de sus pilotos.

No tendrá derecho a su parte proporcional de inscripción un piloto de otro equipo que no se haya clasificado entre los 3 con derecho a premio.

En el caso de que la inscripción a la final sea anterior a la última carrera, podrán beneficiarse del premio de inscripción a la final los tres equipos que encabezan la clasificación después de la tercera carrera, con la condición de devolver el premio en caso de que no alcancen finalmente un puesto en el podio. Igualmente, en caso de un equipo que participe en la final de Igualada sin estar entre los tres primeros tras la tercera prueba, se le reintegraría el importe de la inscripción si finalmente alcanza una posición de podio.

El posible excedente entre lo recaudado por inscripciones y lo repartido en premios a los tres primeros equipos, se destinará a premios por sorteo.

Fin del Reglamento Deportivo. Rev. 3 del 2/2/2018
