

REGLAMENTO DEPORTIVO OPENS-CCVSLOT 2017

Con el propósito de llevar a cabo un campeonato de carácter general, al margen de los que celebran los clubes en sus instalaciones para sus socios, se celebra el VI Campeonato de Opens de la Comunidad Valenciana de Rally-Slot (CCVSLOT) que será organizado por varios clubes de la Comunidad Valenciana, cuya labor principal será la de organizar, coordinar y desarrollar dicho Campeonato.

El campeonato constará de 6 pruebas puntuables en categorías de WRC, WRS, Grupo Súper N (SN-GT, SNrallyy SN-Clasico) y Grupo N. Se convocan dos Copas, Femenino, Infantiles (ambas sobre grupo SuperNrally, en infantiles los pilotos con 14 años como máximo cumplidos en 2016, esto es máximo nacidos en 2002) y Escuderías. Se podrán hacer copas de promoción 1/32, siempre y cuando no interfieran en el normal funcionamiento del campeonato.

1.- ORGANIZACIÓN.

El presente Campeonato de Opens de Rally-Slot 1/32 está organizado por las siguientes escuderías:

REPRISE SLOT ALTEA
ASOCIACION SLOT APP IBENSE (Ibi)
CLUB SLOT ONDA
CLUB SLOT L'ALCORA
ARRAS SLOT (Benetusser)
ASSOCIACIÓ DE SLOT DE VALENCIA

Sus funciones principales serán las de:

- Organizar el Campeonato.
- Elaborar un calendario de competiciones.
- Establecer los reglamentos de cada categoría.
- Establecer las diferentes categorías de Competición.
- Establecer las normas de relación entre el Campeonato y resto de entidades, ya sean organismos oficiales, patrocinadores, etc.
- Dotar al Campeonato de cierta estructura a través de medios para su correcto funcionamiento.
- Informar sobre el desarrollo de la Competición a través de medios de comunicación y de la página Web del Campeonato.
- Elaborar un reglamento interno que regule con normas generales a ésta, a los clubes, socios y pilotos independientes.
- Establecer las cuotas de inscripción para el Campeonato.

- Dotar de premios y regalos el Campeonato.
- Velar por el buen funcionamiento del Campeonato adoptando las medidas que crea oportunas.

2.- COMITÉ TÉCNICO.

2. A – Integrantes

Estará formado un Comisario/vocal de cada uno de los clubes organizadores. En caso de empate en las decisiones del Comité Técnico tendrá voto doble el que organice la siguiente prueba del campeonato.

2. B – Funciones

- Este comité será el responsable de tomar decisiones ante situaciones no contempladas en el presente reglamento analizando las reclamaciones presentadas.
- Si un miembro del Comité Técnico forma parte del conflicto, entonces no intervendrá en la decisión del mismo, siendo sustituido por otro miembro de su escudería.
- En el caso de empate en la decisión del Comité, decidirá el voto del club que organice la siguiente prueba del campeonato.
- Controlar el funcionamiento del Campeonato. Es el máximo responsable del mismo, haciendo cumplir en todo momento los reglamentos del campeonato. Todas las decisiones son de potestad exclusiva de él, siendo estas inapelables.
- Los respectivos directores de cada carrera estarán supervisados por los miembros de este comité técnico.

3.- PREINSCRIPCIÓN AL CAMPEONATO.

No es obligatoria.

4.- INSCRIPCIÓN A CADA CARRERA.

Serán aquellas inscripciones que se hagan antes del inicio de cada carrera, mediante los formularios de inscripción, publicados por cada club organizador, bien en la web o el foro correspondientes. Cada piloto podrá participar con UN vehículo.

7 días antes de abrir las inscripciones generales, se podrán inscribir los "Pilotos Prioritarios" (estos son pilotos que hayan participado en al menos 4 pruebas del campeonato 2015, con al menos una prueba en cada provincia). La lista de pilotos preferentes 2016 será publicada en el foro del Campeonato

El "Piloto Prioritario" que no se inscriba en los 5 días previos reservados para la inscripción de "Pilotos Prioritarios", perderá los derechos de ser "Piloto Prioritario".

Para poder competir en el presente campeonato es necesario abonar la inscripción de cada carrera, cuyo importe será de 15 euros o modificada a decisión del club organizador.

5.- OBLIGACIONES Y DEBERES.

Participantes:

El simple hecho de inscribirse para una prueba del Campeonato obliga a acatar el presentereglamento y las posibles modificaciones que se presenten. El desconocimiento del mismo noexime de su cumplimiento. En el caso de contraposición de 2 o más normas de este reglamento,se aplicará siempre la más restrictiva.

El participante tiene el derecho y el deber de reclamar a la organización ante cualquierirregularidad o incumplimiento del reglamento, reclamando en el momento adecuado, y de laforma que procede.

Por el simple hecho de inscribirse para una prueba, el piloto autoriza expresamente a que las imágenes tomadas durante la prueba se publiquen en foros, medios de comunicación y redes sociales para promoción y publicidad del Campeonato. En el caso de participantes menores de edad, se entiende autorizado expresamente este punto por sus padres/tutores desde el momento de realizar la preinscripción.

Organización:

La organización se reserva el derecho de introducir o cambiar cualquier entorno ocircunstancia para el buen funcionamiento del Campeonato y el derecho de admisión tanto de participantes como de espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.

También los derechos sobre la publicidad del Campeonato, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga con plena potestad sobre las copias.

6.- CALENDARIO.

FECHA CLUB LOCALIDAD

29 y 30 ABRIL REPRISE SLOT ALTEA

10 y 11 JUNIO ASOC. SLOT APP IBENSE IBI

22 y 23 JULIO CLUB SLOT ONDA ONDA

25 y 26 AGOSTO CLUB SLOT L'ALCORA

23 y 24 SEPTIEMBRE ARRAS SLOT BENETUSER

16 y 17 DICIEMBRE ASV RACING VALENCIA

7.- HORARIOS DE LAS PRUEBAS.

El horario de las pruebas del Campeonato de Opens Rally-Slot será indicado por cada cluborganizador, no teniendo que ser el mismo para todas las pruebas del campeonato, componiéndose de Clasificatorias y Final, únicamente indicar, que en la clasificatoria del Domingo Mañana, el horariode salida del primer coche a tramo será como máximo a las 08:30, quedando a decisión de losorganizadores la posibilidad de adelantarlo.

Igualmente, será obligatorio por parte del club organizador, publicar para la información de lospilotos, el "HORARIO OFICIAL DE SALIDA" únicamente será obligatorio, el de la clasificatoria delDomingo mañana en la web o el foro, con un mínimo de 48 horas de antelación de la misma,quedando a criterio de cada club, el publicar el resto de horarios de las demás clasificatorias.

7. A- Clasificatorias

Sábado (Mañana, Tarde o Noche)

Domingo Mañana (Siendo para un máximo de 55 pilotos (*) y para pilotos de fuera de la provincia del club organizador), teniendo la opción de ampliar en 4 pilotos más en los clubes organizadores de las provincias de Valencia y Alicante si fuera necesario.

*Exceptuando a Rajola Slot que realiza sus clasificatorias en Viernes y Sábado mañana con un máximo de 65 pilotos inscritos para esta última clasificatoria.

Salida del 1º Vehículo: Una vez finalice el coche cero.

7. B- Final

Se realizará una vez finalice la clasificatoria del Domingo mañana (Sábado mañana para Rajola Slot), con un máximo de 48 pilotos participantes y con un mínimo de participación de 3 pilotos por categoría, el resto de plazas se otorgarán por la organización por porcentaje de inscritos por categoría.

Los tiempos de la final, serán acumulativos en todas las pruebas.

8.- CARTEL ANUNCIADOR.

Un único cartel anunciador con la totalidad de las pruebas será expuesto en la sede de los organizadores, así como en las tiendas especializadas, en página Web, etc...

Dicho cartel podrá incluir un patrocinador por cada club organizador, si lo estimara oportuno.

9.- PREPARACIÓN Y MONTAJE DEL RALLY.

9. A- Montaje de los tramos

Los rallies se realizarán sobre los tramos montados específicamente para cada una de las pruebas, con un mínimo de 5 tramos utilizables al inicio de la primera clasificatoria. Se garantiza a los participantes que los tramos utilizados para el día del rally serán distintos a los utilizados por los socios en las actividades de los distintos clubes.

Las pistas empleadas serán fabricadas en plástico de la marca Ninco.

No se podrá añadir ningún tipo de aditivo o producto a la pista para alterar las condiciones establecidas por la organización.

Se colocará cinta de color vistoso en los lugares que puedan confundir al asistente a la hora de hacer la asistencia.

Los puentes de control se colocarán en lugares donde no sea peligroso golpearlos con los coches (se colocarán los puentes, en la medida de lo posible en rectas). Se señalará con una línea blanca a una distancia máxima de una recta estándar la línea de salida. El coche, antes de iniciar el tramo, deberá situarse con las 4 ruedas entre el espacio delimitado por el puente y dicha línea blanca y totalmente parado. Iniciar el tramo desde fuera de ese espacio o sin parar completamente el coche supondrá una penalización de 10".

9. B- Montaje eléctrico de los tramos

Después del montaje de las pistas del tramo se realizará el montaje eléctrico del mismo, donde se probará el correcto funcionamiento con el COCHE 0 de CCVSL0T (Citroën C4 NINCO). Dicho vehículo estará montado con llantas de entre 15,8 y 16mm de diámetro y con neumáticos Spirits finos en el tren trasero.

10.- DESARROLLO DE LA CARRERA.

10. A – Inscripciones

Aquel piloto que llegue tarde a la inscripción de la carrera, deberá llamar y avisar a la organización de la carrera, para que ésta, si es por causa justificada y así lo entiende la organización, no se le aplique las diversas penalizaciones que pudieran derivar.

10. B – Ficha de inscripción o carné de ruta y distintivos

El carné de ruta es un documento que identifica al piloto, donde quedan anotados los tiempos de los tramos, controles horarios y distintas penalizaciones o bonificaciones. El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del mismo. Todos los datos de identificación son responsabilidad del piloto (nombre, escudería, grupo, tiempos, bonificaciones, etc...)

10. C - Dorsales.

Cada club es libre de asignar el dorsal que quiera los participantes del campeonato teniendo que entregar un distintivo adhesivo con el dorsal asignado a cada piloto participante, el cual se colocará en un lugar visible del vehículo.

10. D – Pista

Fabricada en Plástico de la marca NINCO, con un total mínimo de 5 tramos operativos al inicio de la primera sesión del rally.

No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar la adherencia existente al inicio de la etapa. Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en él. Para verificar el buen funcionamiento de ellos un “coche cero” de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección. Si el “coche cero” recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista. Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado íntegro.

El coche “0” será para todas las pruebas un C4 de NINCO de Grupo N, aportado por cada organizador, este, siempre tendrá que salir a realizar los tramos, 15 minutos antes de finalizar el horario del parque cerrado correspondiente.

10. E - Carrera

El desarrollo de un Rally consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos clasificatorios del Rally. Un recorrido por los tramos forma una etapa. Una etapa está compuesta por varias pasadas por cada uno de los tramos. Cada rally constará de tres pasadas o etapas.

En la primera carrera a celebrar el orden de salida de la primera pasada será: primero el Grupo WRC, Grupo WRS, Grupo Super N-GT, Super N-rally, Super N Clásicos, Copa

Femenino, Copa Infantiles, y Grupo N, en orden de clasificación general del campeonato 2015, para el resto de inscritos, el orden de salida será por orden inverso a la inscripción e igualmente por categorías como está indicado más arriba, en la segunda pasada y sucesivas el orden será por Scratch.

En las pruebas sucesivas, el orden de salida lo marcará la clasificación general del campeonato, siempre en la primera pasada del rally por grupos, para el resto de inscritos, el orden de salida será por orden inverso a la inscripción e igualmente por categorías y demás pasadas según Scratch.

Los pilotos saldrán a disputar el rally de 1 en 1, si el número de inscritos en la sesión lo permite. En caso contrario la salida se dará en grupos de 3 pilotos.

10. F - Control Horario

El recorrido global de cada pasada deberá cumplirse en un tiempo determinado por la organización. En el carné de ruta el jefe de parque cerrado anotará las horas de salida y llegada teórica. En el caso de llegar a un tramo y encontrarlo ocupado por un piloto o pilotos precedentes, los controles aplicarán una bonificación de 1' por piloto, ampliando así el control horario. Entregar el coche fuera de control horario penaliza.

El tiempo estipulado para los wi-fi una vez que se pongan en marcha, será de 35seg para todos los opens, exceptuando Rajola Slot y Arras Slot, que tienen el sistema de tiempos por tarjetas.

10. G - Tiempo Máximo

Cada tramo tendrá un tiempo máximo para ser recorrido de 100 seg. En caso de superarlo o de parada total del vehículo, se anotará en el carné de ruta el tiempo máximo como tiempo del tramo.

10. H - Asistencias.

El número máximo de asistentes por piloto será de 2. Cada piloto se buscará sus asistencias libremente.

La función de las asistencias de pista será la de poner los coches en el carril, si éstos se salen, durante el recorrido de los tramos. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente.

10. I – Manipulaciones, reparaciones y ajustes.

10.I.A

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) ya sea para poner a punto o repararlo en caso de accidente, (exceptuando Carrocería y chasis que no se permite su cambio, solo la reparación).

Dichas manipulaciones se realizarán siempre delante del responsable del parque cerrado, en uno de los dos siguientes periodos:

- Al finalizar la etapa, durante un tiempo máximo de 5 minutos delante de un organizador. Finalizado ese periodo el coche debe entrar nuevamente en parque cerrado en orden de marcha. Si un piloto al finalizar la etapa entrega el coche en

parque cerrado sin hacer uso de dicho periodo de ajuste, no podrá sacar el coche del parque para nada hasta el siguiente periodo permitido.

- En los dos minutos previos a la salida en la siguiente etapa.

10.I.BAvería en carrera

En caso de avería grave entre tramos (se entiende como avería grave el hecho que el coche no pueda circular por el carril por sus propios medios), se procederá de la siguiente forma:

1. Se dejará corriendo el tiempo en el tramo en el que se ha producido la avería y se avisará al director de carrera de la circunstancia, habilitando un lugar para efectuar la reparación (con las limitaciones descritas en el apartado 10.I.A). Un miembro de la organización realizará los siguientes pasos.
2. En el momento en que el siguiente piloto inicie el tramo donde se ha producido la avería, se iniciará el tiempo en el siguiente tramo, dejándolo correr hasta su finalización.
3. Este procedimiento se repetirá tantos tramos como necesite el piloto para reparar la avería. En cuanto solucione la avería, podrá poner su coche en el tramo en que esté corriendo el tiempo, siempre después del arco de salida y continuar con la etapa.

El procedimiento descrito estará dentro de los límites horarios de carrera, es decir, el coche deberá entrar en parque cerrado máximo 5 min” después del tiempo establecido para realizar la etapa. Pasado ese plazo se aplicará la penalización establecida por retraso en el Control Horario.

Se permite la limpieza de neumáticos y trencillas con materiales aportados por la Organización 2 minutos antes de la salida de parque cerrado.

Entre tramos, el coche no puede ser manipulado, tampoco puede serlo fuera de la zona de depistas o fuera de la vista de la organización. Excepto la limpieza de neumáticos ni ningún elemento sólido (esponjillas, trapos, etc...) ni líquido (gasolina, etc...), únicamente con saliva o con los dedos. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.

Si durante una etapa el vehículo rompe alguna pieza estética de la carrocería podrá terminar la etapa pero será obligatorio repararla antes de empezar la siguiente etapa. La organización puede obligar a reforzar la fijación de cualquier pieza que crea oportuna. Los retrovisores y antenas no están sujetos a esta norma.

10. J - Verificaciones y parque cerrado

Las verificaciones se realizarán por categorías y dentro de un horario, teniendo la obligación de publicar el horario el club organizador.

Será obligatorio por parte de los coches preparados (WRC y WRS), el haber pasado las verificaciones antes de la salida del coche “0”. Y obligación por parte de los pilotos, a cumplir ese horario, para el buen desarrollo de la prueba.

Se habilitará un parque cerrado de verificaciones donde la organización verificará todos los coches inscritos. Así mismo la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado.

Los coches 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.

Los vehículos deben entrar en el parque cerrado íntegros. Para facilitar las verificaciones previas los grupos de preparados se presentaran a verificación al inicio de la carrera abiertos, presentándose cerrados los del resto de categorías.

En la verificación se marcaran los motores y chasis para asegurar que no se producen cambios de motor y/o chasis entre las clasificatorias y la final. En caso de que el motor lleve alguna capa de celo el piloto es responsable de en caso de cambiar el celo, hacerlo en parque cerrado para que se vuelva a marcar el motor.

Al final de cada etapa el coche deberá entrar de nuevo en el parque cerrado. Se procederá a la verificación del estado seco de los neumáticos en todos los coches. El vehículo deberá entrar en parque con los neumáticos con los que ha disputado la etapa.

Una vez el vehículo ha entrado en parque cerrado no se podrán cambiar los neumáticos hasta el periodo permitido antes de empezar la siguiente etapa, debiendo estos de estar verificados.

Al finalizar la primera pasada se podrá pasar la verificación de los preparados (WRC), el resto de categorías al finalizar el rally.

Al finalizar la carrera y después de un tiempo prudencial para que los motores se enfríen se verificará a los coches de los 5 primeros clasificados de cada categoría y Sección.

Las verificaciones de motor se realizaran con una unidad UMS de Kelvin Light común para todo el campeonato, es decir, las verificaciones se realizaran siempre con la misma unidad.

Se tomaran dos motores como referencia para posibles variaciones de medición dependiendo de condiciones ambientales, altitud, etc... Dichos motores serán siempre los mismos y estarán en todo momento junto a la unidad de medición con anotaciones de los valores obtenidos en cada Open.

11.- CLASIFICACIONES.

11. A Clasificaciones:

Sera obligación de cada club colgar las clasificaciones tanto de la clasificatoria, como de la final en un máximo de 48 horas una vez finalizada la prueba en el foro oficial de CCVSlot o un link que lo redirija.

11. B Puntuación:

Una vez terminada la carrera se otorgará la puntuación correspondiente en Grupo WRC, Grupo WRSSuperN-GT, Super N-rally, Copa Femenino, Copa Infantiles, Super N Clásicos, Grupo N y Copa Escuderías.

La puntuación total para cada una de las pruebas será el siguiente:

Posición	Puntos Carrera
1º	25

2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	al último 1

En el campeonato de la Copa de Escuderías, puntúan todos los pilotos de la escudería, a excepción de los que abandonen el rally en las clasificatorias.

El piloto que abandone durante el campeonato una escudería, a partir de ahí no puntuará por ninguna escudería durante el año en vigor.

11. B Clasificación de la prueba

Se publicará en cada una de las escuderías organizadoras así como en el foro oficial del Campeonato en los días siguientes a la celebración del rally. Se sumarán todos los registros de la prueba con segundos y milésimas. En caso de empate a tiempos se escoge el tiempo del primer tramo. Si prosiguiese se cogerá el segundo y así sucesivamente.

11. C Clasificación del campeonato.

Para determinar la clasificación del Campeonato en los apartados de Grupos, se sumarán las 6 pruebas puntuables en el campeonato.

En el caso de empate el criterio a seguir será observar el nº de victorias. Si sigue el empate se observará el nº de segundos puestos y así sucesivamente, y si aún persiste el empate se determinará por la posición obtenida en el rally con mayor número de inscritos.

Para poder optar a la clasificación general del campeonato, se deberá haber participado en al menos 4 pruebas, con un mínimo de al menos 1 prueba en cada una de las tres provincias. En caso de no cumplir estos requisitos, serán eliminados de las mismas al finalizar dicho campeonato.

12.-RECLAMACIONES.

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una, ésta deberá ser por escrito, dirigida al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 50 € durante como máximo los 15 minutos posteriores al final de la competición (al terminar el último piloto en el último tramo). En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será devuelto.

13.-PENALIZACIONES.

Las Técnicas se describen en el Reglamento Técnico.

Otras penalizaciones:

- Conducta incívica o antideportiva: Exclusión
- Pérdida del carnet de ruta: Exclusión
- Falsificación del carnet de ruta: Exclusión
- Modificar las condiciones de pista sin permiso: Exclusión
- Tocar el coche en el parque cerrado sin permiso: Exclusión
- Acumulación de más de 5 minutos de penalización: Exclusión
- Retraso entrada en el parque cerrado inferior a 10 minutos: 1"/minuto
- Retraso entrada en el parque cerrado superior a 10 minutos: 2"/minuto
- Retraso entrada en el parque cerrado del control horario: 10"/minuto
- Pérdida del dorsal: 30"
- Colocación del coche en diferente punto al de salida: 10"/Pista
- Retraso a la hora de salida (asfalto): 5"/coche
- Desplazar el puente:
 - 1ª Si el piloto diese una vuelta de más a un tramo por desplazar el puente: Se dividiría las vueltas dadas y se multiplicaría por las que debió dar.
 - 2ª Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, pero existiese cronometrada una o más vueltas rápidas: Se calcularía el tiempo sacando la media de las vueltas cronometradas y multiplicando por las vueltas que debería haber dado al tramo.
 - 3ª Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, y tampoco existiese cronometrada una o más vueltas rápidas: Se aplicaría la media respecto a los tiempos obtenidos en ese tramo en las demás secciones o pasadas, si es la 1ª pasada se le aplicaría el peor tiempo en ese tramo de su categoría.
 - 4ª 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 del rally.

14. PREMIOS

Copa a los tres primeros clasificados de cada categoría.

Cualquier otro premio que se ofrezca será a criterio de la organización de CCVSlot 2017.

Las características de estos trofeos/premios son de libre elección según los criterios de la organización.

15. PRENSA

El encargado de prensa tendrá la obligación de hacer pública en los foros del campeonato la crónica de la última prueba disputada, con un máximo de 4 días después de haber finalizado la misma.

Igualmente tendrá que enviar dicha crónica a las revistas oficiales para que la puedan publicar.

Correo para sugerencias:

ccvslot@hotmail.es