



REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

ORECA



0 TIPO DE CARRERA

Resistencia por equipos de 9h de duración, utilizando el sistema oxigen de slot.it.

1 EQUIPOS

1.1. El número de equipos inscritos dependerá de cada sede.

1.2. Los equipos estarán compuestos por 2-3 pilotos. A criterio de cada sede, se permitiran equipos de 4 pilotos.

1.2.1. Para el correcto desarrollo de la prueba debe de haber un mínimo de 4 equipos con 3 pilotos. Estos equipos se comprometen a poner su tercer miembro en puestos de comisario a la hora de los cambios de pilotos. En caso de no llegar a tener 4 equipos con 3 pilotos, se hará pausa en carrera para poder hacer los cambios de pilotos.

1.3. Cada equipo escogerá a su capitán que será quien les representará ante la Organización tanto en el momento de verificaciones como control de carrera y para cualquier cuestión que la Organización requiera del equipo. Se deberá comunicar en la hoja de verificaciones.

1.4. La duración de la carrera es de 9 horas. Durante esas 9h de carrera se establecerán turnos de pilotaje. Cada equipo estará obligado a cambiar de piloto cuando lo marque la organización. Todos los pilotos de un equipo pilotarán la misma cantidad de turnos durante la carrera.

1.4.1. Los equipos de 2 y 3 pilotos, pilotarán turnos de 30 minutos. Y los equipos de 4 pilotos, el primer turno será de 45 minutos y los demas de 30 minutos.

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

1.5 No cumplir el punto 1.4. del reglamento acarreará una sanción de 50 vueltas.

1.5.1 Si por fuerza mayor un piloto no puede cumplir sus turnos de pilotaje, la sanción del punto 1.5 quedaría sin efecto. Solo la organización puede decidir si la causa de fuerza mayor está justificada. Igualmente, si por indisposición momentánea un piloto tuviera que dejar su puesto a un compañero, este deberá informar antes de hacerlo a la organización para que controle su tiempo y lo devuelva en el turno del compañero que le sustituyo.

1.5.2 La organización avisará cuando se debe cambiar de piloto, para lo cual dispondrán de 2 minutos. No hacerlo en el tiempo estimado acarreará un stop&go.

1.5.3 Las tandas de pilotaje serán de 30 minutos. Excepto la primera tanda de los equipos de 4 que sera de 45 minutos.

De continuar sin proceder al cambio de piloto requerido dentro del tiempo obligatorio y habiendo sido ya sancionado con un stop&go comportará una sanción de 50 vueltas si la dirección ha ordenado que ese cambio de piloto se produzca y el equipo en cuestión se niegue a hacerlo.

1.5.5 Un mismo piloto no podrá hacer 2 tandas consecutivas. Pero respetando la cantidad de turnos si se puede cambiar el orden de pilotaje. No cumplirlo acarrea una sanción de 50 vueltas por turno.

1.6. Para cambiar de piloto, única y exclusivamente se hará entrando el coche a boxes.

1.7. El equipo que abandone su puesto de comisario, aunque sea por un breve instante y un coche quede sin poner por ese hecho castigará al equipo de ese comisario con 5 vueltas menos. El comisario que use el movil tendrá una sanción de un stop&go. Si un comisario se despista de manera reiterada, se le aplicará un aviso, si vuelve a generar una infracción se le aplicará un stop&go al equipo

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

2 HORARIOS

VIERNES:

18:30h - 20:30h: Entrenamientos libres 1

20:30h - 21:30h: Verificaciones

SABADO:

08:00h - 10:00h: Entrenamientos libres 2

10:00h - 11:00h: Verificaciones

11:00h - 11:15h: Briefing

11:15h - 11:25h Warm up

10:25h - 11:35h: Pole

11:45h - 20:45h: CARRERA

21:00h: Entrega de premios

21:30h: Cena de confraternización.

2.1. Cada equipo podrá elegir un solo turno de entrenamientos (libres 1 o libres 2), siendo obligatorio notificar su elección al organizador de la prueba con anterioridad

3 ENTRENAMIENTOS

3.1. Todas las reparaciones, ajustes y montaje de piezas oficiales en el coche con el que se vaya a competir deberán hacerse de forma obligatoria en la mesa de boxes, que se habilitará expresamente para esa función.

3.2. El coche debe quedar listo para verificar antes de terminar el tiempo de entreno. No se permite empezar a montar el motor, limpiar y ajustar con el tiempo de entreno cumplido. No cumplir con este punto acarrea una sanción de 5 vueltas.

3.3. Para las tandas de entrenamiento y de pole, los equipos tendrán asignadas su posición en la tarima en función del orden de la Clasificación General del mejor piloto de cada equipo. En la primera prueba, el orden viene dado por la clasificación de la VII Oxigen Series.

4 PARQUE CERRADO

4.1. El coche se entregará a la organización en parque cerrado en los horarios previstos. Los horarios deben cumplirse y no variaran por retraso de algún equipo participante.

4.2. El coche habrá que entregarlo ABIERTO (separando chasis de carrocería) para su revisión.

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

5 SANCIONES

5.1. El sacar a un rival de pista al cambiar de carril o al salir de boxes, o por golpear por detrás, se penalizará con un stop&go, sea voluntaria o involuntariamente. Nunca es sanción cuando echas a un coche que se te ha cambiado delante.

5.2. El culear en curva es difícil de controlar, aunque intentaremos evitarlo por fairplay, pero la expulsión por golpe en este tipo de acciones no se contabilizará como falta

5.3. Entrar en boxes colisionando con otro coche dentro de boxes conlleva lo siguiente:

5.3.1. Si no saca del carril al otro coche, no hay sanción.

5.3.2. Si lo saca del carril, un stop&go.

5.3.3. Si rompe alguna pieza del coche tras lo cual el coche tiene que parar a reparar, un stop&go.

5.3.4. Si no saca al coche, pero lo echa de boxes provocando otro accidente, un stop&go.

5.4 Salida en falso en el inicio de la carrera se penalizará con un stop&go, este lo marcará el sistema.

5.5. Dejar el coche parado intencionadamente en la pista será sancionado con la DESCALIFICACIÓN, ya que provoca accidentes graves.

5.6. No arreglar la pérdida de piezas del coche a partir de las 3 vueltas siguientes desde el aviso de Dirección de Carrera: 25 vueltas de sanción.

5.7. Manipular el coche oficial, tanto en entrenos (los que ya tengan el motor oficial montado) como en carrera, fuera de la zona de boxes: 50 vueltas.

5.8. Las sanciones única y exclusivamente las ponen los comisarios, nunca a instancias de un piloto. Los comisarios pueden poner sanciones en todas las curvas, no solo en la que estan comisariando en ese turno.

6 REPARACIONES

6.1. Los coches no podrán ser manipulados por los participantes en ningún aspecto una vez entregados en el parque cerrado, cualquier anomalía se resolverá en Boxes durante el tiempo de carrera de la siguiente forma: El miembro del equipo que no esté de piloto, ni de comisario, cogerá el coche en la zona de boxes.

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

El coche no podrá salir de la zona habilitada para la reparación del coche.

Una vez arreglado el coche, dirección de carrera certificará que el coche cumple el reglamento y el participante colocará nuevamente el coche en la zona de boxes para su reincorporación a la carrera.

6.2.1. En el supuesto de que al piloto no le dé tiempo a cumplir la sanción debido a que la carrera finalice, se le conmutará la sanción por una vuelta menos.

7 PARAR CARRERA

7.1. Las carreras solo se podrán parar en caso de problema grave. El director de carrera será el encargado de pararla accionando dicha opción en el programa.

7.2. El único con capacidad para parar la carrera es el director de carrera, que en vista del problema detectado, valorará la necesidad de pararla.

7.3. No se considerará causa justificada a la hora de dar la orden de "Parar carrera" ningún lance propio de la competición como golpes entre coches, salida de un coche fuera de la estructura del circuito, ni avería en un coche sea cual sea el motivo que la provocó. Estos lances serán valorados por la dirección.

7.4. En caso de problemas con la velocidad del coche tras salir del pitlane, la organización no parará la carrera hasta haber intentado recuperar dicha velocidad bien entrando el coche en boxes, bien pasando por meta o cambiando su ID por otra libre. Si en ningún caso es recuperable, la organización detendrá la carrera para su reinicio con idénticas posiciones/vueltas que haya en ese momento en la clasificación y el tiempo indicado en pantalla.

7.5. Se habilitará en PCLAP la posibilidad de que cualquier equipo con problemas "electrónicos" pueda cambiar su ID. En ese caso, se le añadirán las vueltas que llevaba hasta ese momento con su ID inicial.

8 DOBLADOS

Consideramos que en una resistencia de 9 horas, cada equipo sabe en qué situación se encuentra y si en ese momento se encuentra luchando por posición o va a ser doblado. Para la dirección de carrera es imposible controlar ese tipo de situaciones, aunque recomendamos para el buen desarrollo de la prueba que el "fairplay" sea la opción elegida por todos los equipos. Nunca hay que cambiar de carril cuando se va a ser doblado. Está claro que TODOS los coches están compitiendo en su zona de la tabla.

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

9 COMISARIOS DE PISTA

9.1. Los Comisarios serán supervisados por la Dirección de Carrera y estarán compuestos por un miembro de cada equipo participante. Renunciar a su función de Comisario los descalificará de la carrera. Ausentarse de su puesto sin ser substituido acarreará 5 vueltas menos para su equipo.

9.2. Está prohibido el uso de teléfonos móviles o aparatos similares mientras se ejerce como comisario. El primer aviso será sancionado con un stop&go y cada nuevo aviso será sancionado con la resta de 5 vueltas, sanciones aplicadas al equipo del que forme parte el comisario.

10 FINAL DE CARRERA

Será vencedor quien haya dado más vueltas al circuito aún si éste se encuentra fuera de la pista por cualquier circunstancia y no puede acabar pasando por meta, excepto en caso de exclusión de carrera.

11 VUELTAS PERDIDAS

Si por error del sistema, el software deja de contar una o varias vueltas a algún equipo se le añadirán manualmente al software.

Una vez reclamada la vuelta (tanto por la organización, como por el equipo afectado, o por un tercero) la organización procederá a comprobar en la siguiente vuelta que el tiempo es el doble de una vuelta standard (con un más menos estipulado por la organización). Si es así, se le sumará la vuelta perdida.

No se podrá reclamar una vuelta perdida, ni la organización podrá sumar la vuelta perdida si no se puede comprobar con el tiempo de la siguiente vuelta. No servirá como referencia la distancia con otros equipos.

REGLAMENTO DEPORTIVO_{1.1}

12 PUNTUACIÓN

11.1. La clasificación del campeonato consiste en la suma de resultados de las 3 pruebas, determinando de esta forma las posiciones finales de cada equipo en el campeonato.

11.2. No se descuenta ningún resultado.

11.3. Desempate en caso de empate a puntos:

- 1º Mayor número de carreras disputadas.
- 2º Mejor resultado en una prueba. Si prosigue el empate, segundo mejor resultado en una prueba y así sucesivamente.
- 3º Mayor número de vueltas
- 4º En caso de continuar el empate, quedarán en la misma posición

11.4. Puntuación por prueba, para cada equipo participante:

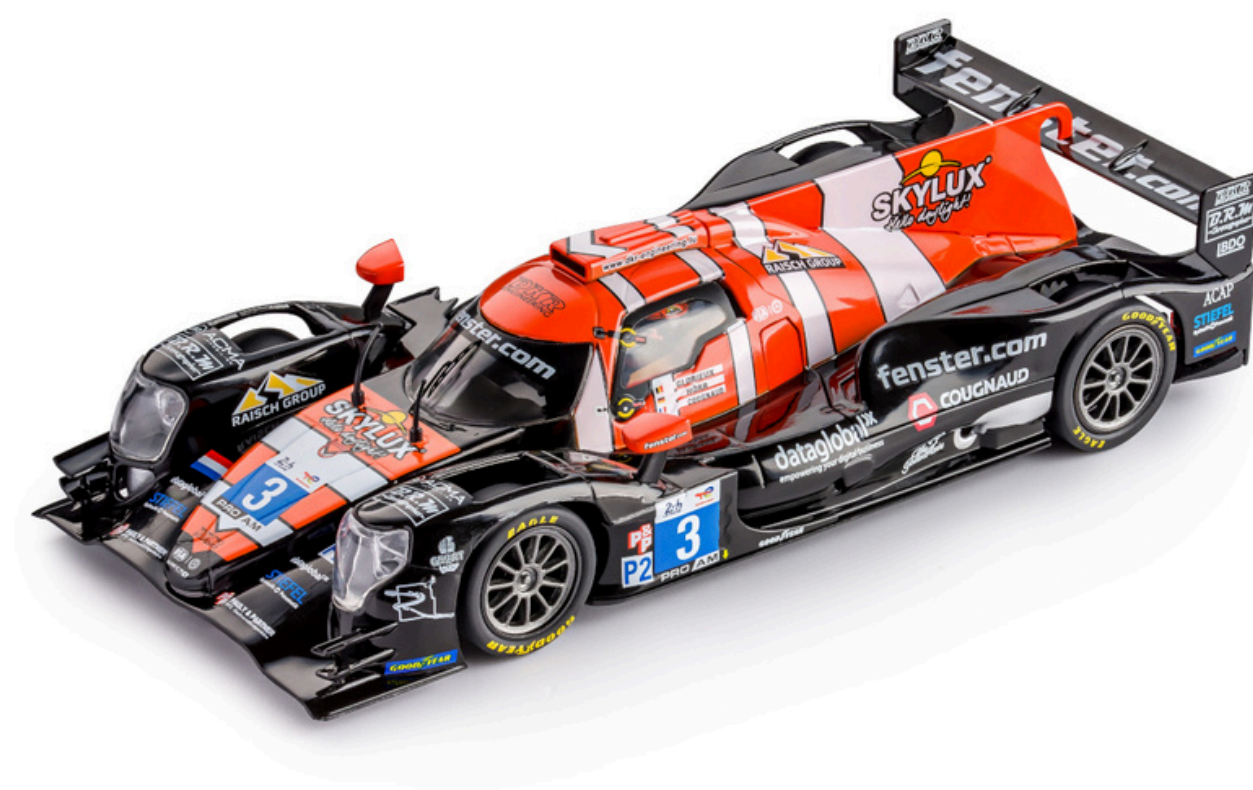
- 1º 35
- 2º 30
- 3º 26
- 4º 22
- 5º 19
- 6º 16
- 7º 14
- 8º 12
- 9º 10
- 10º 8
- 11º 6
- 12º 4
- 13º 2
- 14º 1

11.7. Los resultados de las pruebas y clasificación general se publicarán en la página www.oxigenseries.com y se considerará esta página como el medio oficial de comunicación del campeonato.

13 INSCRIPCIÓN

13.1. El precio de la inscripción de cada prueba será de 90€ por equipo. Se abonará a la cuenta bancaria del club organizador.

13.2. Cada prueba podrá requerir una preinscripción para asegurar la plaza con derecho a participar en la carrera.



REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4 30-04-24

ORECA



1 MODELO ADMITIDO

El vehículo homologado para esta categoría es el SLOT.IT ORECA.

2 CARROCERÍA

2.1.

Queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería original. Debe cumplir con los modelos admitidos.

2.2.

No está permitido el limado, lijado o rebaje de la carrocería salvo por la eliminación de rebabas de plástico o pintura para facilitar la basculación, siendo esta mínima y claramente para tal efecto y no superando 0.3mm.

2.3.

Queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería. Se deben respetar las entradas de aire, taloneras, faldones, alerones, escapes que se suministren en el coche de serie.

El alerón es obligatorio y se situará en su lugar original respetando sus anclajes. Se permite reforzar la fijación de éste al soporte mediante adhesivos, cola de contacto y/o cinta adhesiva transparente o del mismo color que el alerón, también se puede reforzar con espuma o foam siguiendo la forma de la torreta original, sin excesos y sin alterar su apariencia estética desde una vista cenital, es decir, la cinta se colocará por la parte inferior del alerón para fijarlo al soporte.

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

Se permite montar el alerón flexible fabricado específicamente para estos modelos de cualquier marca de slot.

En caso de pérdida del alerón es obligatorio parar para su reparación en las siguientes tres vueltas, se volverá a situar en su lugar original, es decir, en sus puntos de anclaje y, se permite utilizar cintas adhesivas para su fijación con la salvedad de que en esta situación no se prohíbe que dicha cinta se vea desde una vista cenital. La cinta utilizada para este tipo de reparaciones será un único fragmento y no debe exceder 1 cm. de ancho ni 3cm. de largo.

2.4.

El peso mínimo de la carrocería es de 17.0 gr. (incluido habitáculo) sin tornillos.

2.5.

Los coches deberán conservar todos los elementos y características en dimensiones de los modelos originales. 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.

2.6.

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

2.7.

El color base del vehículo puede ser cualquiera, pero la carrocería debe de estar pintada. No se permitirán carrocerías tal cual se venden en el kit aunque cumplan el peso mínimo.

2.8.

El cockpit es parte de la carrocería a efectos de peso. Su función será la de separar la carrocería del chasis de forma que no permita la visión de elementos mecánicos del coche. La decoración es libre.

2.8.1. El piloto tridimensional debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste en pista y situado en la posición de conducción. No es necesario su pintado.

2.8.2. Permitido el uso de cockpit de lexán fabricado por cualquier marca de slot. Prohibido cockpit caseros.

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

2.8.4. Se permite aplanar el lexán ligeramente para evitar su contacto con la bombona del chip y facilitar la basculación. Si dicha acción es exagerada o se visualiza una deformación grave del lexán se obligará a volverlo a su posición original o si no fuera posible a reemplazarlo completamente.

2.9. Los cristales de la carrocería deben de ser los originales del coche en la versión de plástico.

3 CHASIS

3.1. Solo está permitido el chasis de slot.it fabricado expresamente para el modelo ORECA, sin modificación alguna, excepto las descritas a continuación:

3.1.1. Un mínimo rebaje del chasis en el perímetro exterior en contacto con la carrocería una vez montado, para la correcta basculación de ésta.

3.1.2. Un mínimo rebaje del chasis en el perímetro de anclaje del soporte motor.

3.1.3. Ajustar la carrocería al chasis calentando los laterales de ésta con un secador. Sin sobrepasarse.

3.1.4. El chip se ubicará en espacio destinado a él en el chasis.

3.2. Cualquier posible modificación para solucionar un problema de basculación que no esté contemplada en el punto 3.1. se consultará previamente con la organización, que la autorizará o no y, en su caso, la hará constar en el presente reglamento o en un anexo al efecto.

3.3. Posición del motor: En ángulo.

3.4. Bancada: SLOT.IT SICH74

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

3.5. Imanes: Prohibidos excepto los del propio motor.

3.6. No está permitido el lastre. Si la carrocería no llega al peso mínimo se lastrará con plomo entre el cockpit y el tetón delantero hasta llegar al peso mínimo. De darse dicha circunstancia el lastre deberá llevar inscrito el número de ID del equipo.

3.7. Soporte de la guía: La original del chasis, se puede modificar sin excesos el diámetro del agujero para instalar la guía.

3.8. Soporte de ejes: La original del chasis sin modificación alguna.

3.9. Soporte de carrocería: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación, si se utilizan tornillos estos se podrán sustituir por otros dentro de cualquier marca comercial del sector, indistintamente del material.

4 SUSPENSIONES

4.1. Está permitido el uso de suspensiones, montadas en el lugar previsto por el fabricante.

4.2. Suspensiones: De libre elección y marca del mercado. Se prohíbe intercambiar partes de suspensión magnética con suspensión de muelles.

5 TRANSMISIÓN

5.1. Tipo: Mecánico mediante el engranaje de un piñón y una corona. Tracción trasera.

5.2. Piñón: De 12z de cualquier marca de slot, debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Puede ir soldado al eje del motor.

5.3. Corona: De 26z. de cualquier marca de slot.

5.4. Sistemas de frenado: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

5.5. Ejes: Serán de acero y macizos. Libre elección de marca comercial, sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro).

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

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

5.5.2. Se permite regular la altura y posición del eje delantero mediante las siguientes posibilidades:

- Con el/los tornillos de allen, en los huecos previstos para tal fin.

5.6. Cojinetes: De cualquiera de los suministrados por cualquier marca comercial de slot. No se permite modificar el perfil exterior del cojinete. Se pueden pegar los cojinetes a la bancada.

5.7. Separadores/centradores: Se permite el uso de dos arandelas y dos centradores o stoppers en el eje trasero, siempre y cuando, no sea claramente para lastar el vehículo y sólo cuando cumplan una mera función de eliminar holguras.

En el eje delantero, dos separadores que se situarán siempre junto a las llantas y por el lado exterior de los anclajes y siempre con la función clara de eliminar holguras y no sea claramente para lastrar el vehículo.

6 RUEDAS

6.1. Deben estar compuestas de llanta y neumático.

6.2. Las llantas deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería

6.2.1. Las llantas delanteras pueden ser distintas de las posteriores, con un diámetro obligatorio de 15,8 mm, pudiendo ser de cualquier marca comercial. Las llantas delanteras deben girar al unísono. No es obligatorio que toquen una plantilla plana.

6.2.2. Las llantas traseras deben de tener un diámetro obligatorio de 17,3mm. de cualquier marca de slot.

6.3. El neumático será entregado por la organización.

MARCA: SLOT.IT

MODELO: PT1171F22 de 20x10mm (3 juegos)

6.3.1.

Los equipos estarán obligados a realizar al menos un cambio de neumáticos. El incumplimiento de este artículo acarreará con la descalificación. Los cambios de neumáticos podrán realizarse en cualquier momento a excepción de los últimos cinco minutos. En el caso de que un equipo haga el cambio de neumático en los últimos cinco minutos será sancionado con la descalificación.

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

Queda prohibido el uso de herramientas específicas para acelerar el cambio de neumáticos, tipo las que fabrica Scaleauto.

6.3.2. Únicamente se entregarán 3 pares de neumáticos por equipo (6.3), sin posibilidad de cambio una vez usados.

Si un equipo rompe un neumático porque este centrifuga y la corona lo daña NO podrá pedir que repongan dicha goma, tendrán que acabar la carrera con los 2 pares y medio que le restan haciendo los cambios que consideren necesarios.

6.4. La llanta además de su fijación original puede ser reforzada en su buje con cola sin excesos, pero no podrá ser modificada en ningún aspecto.

6.5. Las ruedas completas montadas en el eje no podrán sobresalir de la proyección de la carrocería observadas desde una posición cenital. (Visto desde arriba).

6.6. En llantas de fondo plano es obligatoria la presencia de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

6.7. Está permitida la limpieza de los neumáticos exclusivamente con el alcohol de organización que se encontrará en la mesa de boxes donde EXCLUSIVAMENTE se podrán limpiar las gomas.

6.8. Queda prohibido encolar los neumáticos a la llanta.

7 GUÍA, CABLES Y TRENCILLAS

7.1. Cables: De libre elección y marca.

7.2. Guía: De la marca slot.it. Situada en la posición original que para ella esté preparado en el chasis, se permite modificar el diámetro del agujero del chasis. Se permite limar la pala.

7.3. Trencillas: De libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial.

REGLAMENTO TÉCNICO

1.4

8 MOTOR

8.1. El motor será entregado por la organización.

FABRICANTE: SLOT.IT

MODELO: MN09CH

8.2. Será de estricta serie sin modificación alguna debiendo respetar sin modificación los componentes que originalmente se suministran en cada motor: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, clips, imanes, carbones, tornillos y cojinetes.

8.3. Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación. Prohibido eliminar la etiqueta.

8.4. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor.

8.5. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

8.6. El motor se montará con la ventana abierta hacia abajo. Puede estar fijado mediante el sistema original de fijación o ayudado de cola y/o cinta adhesiva al chasis, sin excesos, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte de motor.

8.7. El motor habrá que devolverlo a la organización una vez concluida la carrera

9 PESOS Y MEDIDAS

9.1. Se permite un aumento de peso en la carrocería debido a la decoración.

9.2. El peso de mínimo de la carrocería es de 17,0 gr.

9.3. Si un coche rasca por la pista por falta de gomas, los directores de la prueba podrán obligar al cambio de neumáticos, en el caso de que se produzcan cortos en pista.

9.4. Las ruedas delanteras no están obligadas a tocar la placa de verificación.

9.5. Durante toda la carrera todas las medidas pueden ser verificadas por el director de carrera en cualquier momento a instancias o reclamación de cualquier piloto o decisión del propio director de carrera. Si se encuentra alguna incorrecta, el equipo deberá parar en boxes a solucionar el error