

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE OPENS



REGLAMENTO DEPORTIVO

del CAMPEONATO de ESPAÑA de OPENS de
RALLY SLOT 1/32 2023

CLUBES ORGANIZADORES VI EDICIÓN



VERSION 03/01/23 1.2



0.- Objetivo del campeonato y categorías.

Con el propósito de llevar a cabo un campeonato de carácter general, al margen de los que celebra cada club en sus instalaciones, se celebra el Campeonato de España de Opens (CEO) que tendrá como sedes varios clubes a nivel nacional cuya labor principal es organizar, desarrollar y coordinar el campeonato.

El campeonato cumplirá con el reglamento RNR.

El campeonato constará de 8 pruebas de las cuales 3 serán descartadas (los tres peores resultados obtenidos por cada piloto).

Las categorías para desarrollarse serán WRC, WRS, GT, SN, WR3D, Grupo N, Clásicos y JuniorCUP. Además se convocarán dos copas, la 208 de Scaleauto con el reglamento 208CUP de Scaleauto y la JuniorCUP que correrán con el reglamento de Grupo N y estos puntuarán tanto en su copa como en la categoría GRUPO N. Los Junior serán aquellos que como máximo cumplan los 12 años el año 2023. Se entregarán premios en dicha copa en el caso de que haya una media de 3 Junior siguiendo el campeonato (4 pruebas mínimo).

Los clubes no podrán implementar más copas o categorías ya que el objetivo de las sedes es el correcto funcionamiento del campeonato y que ninguna otra categoría interfiera en el funcionamiento de este.

REGLAMENTO RNR

WRC
WRS
GT
SN
WR3D
GRUPO N
Clásicos

REGLAMENTO 208

Copa 208 Scaleauto





1.- ORGANIZACIÓN

Los **clubes organizadores** y las fechas de sus carreras serán las siguientes:

CLUB	PROVINCIA	FECHA
ASLAC	VALENCIA	17-18-19 FEBRERO
SLOT CAMPELLO	CAMPELLO (ALICANTE)	24-25-26 MARZO
NEED FOR SLOT	CANTABRIA	21-22-23 ABRIL
RIAS BAIXAS SLOT	PONTEVEDRA	30-1-2 JULIO
CLUB SLOT ASTORGA	ASTORGA (LEÓN)	18-19-20 AGOSTO
ASTURIAS RACING SLOT	ASTURIAS	8-9-10 SEPTIEMBRE
CLUB SLOT JAÉN	JAÉN	10-11-12 NOVIEMBRE
PARLA SLOT RACING	PARLA (MADRID)	15-16-17 DICIEMBRE

Las **funciones principales de cada club** serán las siguientes:

- Una correcta organización de su prueba.
- Establecer las relaciones con sus patrocinadores al margen del campeonato.
- Informar del desarrollo de su prueba en medios de comunicación y página web.
- Establecer las cuotas de inscripción para el campeonato.
- Dotar de premios en su propia prueba y **aportar la cifra establecida para los premios finales del campeonato.**
- Velar por el funcionamiento correcto de su prueba y campeonato tomando las medidas que crea oportunas.
- Aportar la cifra establecida para los neumáticos entregados por Scaleauto y estar de acuerdo y aportar el extra en caso de que se necesiten más neumáticos de los establecidos con la marca (300uds).

2- INSCRIPCIONES

Las **inscripciones se harán de prueba en prueba**, no siendo obligatoria la preinscripción al campeonato completo. Cada club organizador se hará responsable de su periodo de inscripción, forma de llevarla a cabo y precios. Los participantes solo podrán participar con un coche.

Para poder participar en dicho campeonato, en cada prueba habrá que **abonar la inscripción**. El precio de esta lo estipulará el club organizador.



3- OBLIGACIONES Y DEBERES

- PARTICIPANTES

El simple hecho de inscribirse a una prueba **obliga al cumplimiento de este reglamento** y su desconocimiento no exime de su cumplimiento. En caso de contraposición de alguna norma de este reglamento el máximo organizador del campeonato tendrá la potestad de excluir al participante.

Cualquier participante tiene **derecho a reclamar a la organización** en caso de cualquier irregularidad o incumplimiento del reglamento siempre reclamando en el momento adecuado y de forma correcta.

Por el simple hecho de inscribirse a la prueba el piloto **autoriza a que las imágenes tomadas durante la prueba sean publicadas** en foros y/o redes sociales. En caso de participantes menores de edad se entenderá presentando autorización de sus padres o tutor en el momento de la preinscripción.

- ORGANIZACIÓN

La organización se **reserva el derecho de introducir o cambiar el entorno o circunstancia** 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.

4- HORARIO DE LAS PRUEBAS, CLASIFICATORIAS Y FINAL

El **horario de cada prueba** será a decisión de cada club organizador, lo único que deberán cumplir todos estos es que la última clasificatoria se celebre el sábado por la tarde y la final se dispute el domingo por la mañana a las horas que decida cada club.

La **última clasificatoria**, la del sábado por la tarde estará reservada para pilotos de fuera de la PROVINCIA a la que pertenece el club o viva fuera de la provincia del club.

Los **pilotos de fuera de la provincia** tienen derecho a correr en cualquier clasificatoria de la prueba. Cada club organizador decide las clasificatorias que quiere realizar siendo mínimo una clasificatoria el sábado por la mañana y otra por la tarde.



Este año en la **clasificatoria reservada para los de fuera de la provincia NO** se reservarán 3 plazas por causa justificada. Solamente el organizador del campeonato tendrá la potestad de decidir si alguna persona de la PROVINCIA podrá correr en este corte reservado para los pilotos de fuera de la provincia. Con un máximo de 3.

El horario deberá publicarse en el momento que se abran las inscripciones. Pudiéndose modificar en el caso de que la organización lo crea oportuno.

A la final accederán todos los pilotos que corran las clasificatorias a no ser que el número de inscritos sea mayor a 80, en dicho caso cada club organizador decidirá el porcentaje de pilotos que acceden a la final de cada categoría siendo mínimo 3 por categoría.

5- CARTEL ANUNCIADOR

Habrà un **único cartel anunciador del campeonato** que será presentado en páginas web, medios de comunicación, redes sociales y tiendas especializadas.

Dicho cartel podrá incluir patrocinadores.

Cada club podrá hacer su propio cartel de su prueba al margen del campeonato incluyendo sus propios patrocinadores. No es obligatorio que incluyan los del campeonato.

6- PREPARACIÓN Y MONTAJE DEL RALLY

- MONTAJE DE LOS TRAMOS

El **mínimo de tramos** de cada prueba será de 5 utilizables al inicio de cada prueba. Se garantiza que los tramos para la prueba serán distintos a los usados por los socios o miembros que visiten el club organizador antes de la prueba puntuable para el CEO.

Las **pistas** serán de plástico de la marca NINCO.

No se podrán añadir aditivos a las pistas ni nada que altere su calidad de fábrica.

Los **puentes de control** serán colocados en zonas que no sean peligrosas para los coches, es decir, en la medida de lo posible los puentes de control serán colocados en rectas. Se deberá delimitar la zona de salida del coche y el puente, esta distancia será de una recta y la zona de prueba será marcada por cada club organizador, solo pudiéndose hacer la zona de prueba una vez por cada piloto en cada pasada tanto de la clasificatoria como de la final. En caso de salir de detrás de lo que delimite la zona de salida o se pruebe más de una vez en la zona de prueba se penalizará con 10". En caso de realizar el tramo de prueba reiteradas veces impidiendo el buen desarrollo de la carrera o dando indicios de excesivas pruebas se procederá a poner el tiempo máximo al piloto en dicho tramo.





- MONTAJE ELÉCTRICO DE LOS TRAMOS

Después del montaje de las pistas se pasará al montaje eléctrico del tramo donde se probará el correcto funcionamiento del mismo. El coche 0 será elegido por cada club, debiendo ser siempre un vehículo que no pertenezca a ninguna de las categorías de preparados (WRC y WRS) y con unos neumáticos que no alteren de forma negativa el correcto funcionamiento de los tramos

7- DESARROLLO DE LA CARRERA

- INSCRIPCIONES

Aquel piloto que llegue tarde al corte deberá avisar a la organización, para que esta si es por causas justificadas no apliquen las correspondientes penalizaciones.

- CARNÉ DE RUTA

Documento que identifica al piloto donde quedarán anotados los tiempos de los tramos, controles horarios, penalizaciones o bonificaciones. El coche estará identificado con un dorsal. Todos los datos de identificación son responsabilidad del piloto.

- DORSALES

Cada club asignará los dorsales a los pilotos y cada coche llevará uno en un lugar visible.

- CARRERA

Cada carrera consta de 3 pasadas clasificatorias y de 2 pasadas la final.

El orden de salida de las categorías será el siguiente: WRC, WRS, GT, SN, WR3D, N, Clásicos, 208CUP y Junior CUP.

El orden de salida en la primera carrera del campeonato será por **orden de clasificación de la anterior edición**. Los pilotos que no consten en la anterior edición o cambien de categoría saldrán por orden inverso a inscripción siempre detrás de los pilotos que estén en la clasificación de la anterior edición en la categoría correspondiente.

El orden de salida de las siguientes pasadas a la primera será por scracht.

Los pilotos saldrán de 1 en 1 a correr con sus 2 copilotos, estos serán a su elección a no ser que haga que el funcionamiento del rally no sea correcto. Los copilotos tienen la función de colocar el coche en caso de incidente, siempre en el mismo lugar de este si no podrá conllevar penalización a decisión de la organización.

El tiempo de las pasadas ha de ser mínimo de 250 segundos en adelante (SIEMPRE DE FORMA APROXIMADA). El club organizador debe asegurarse de que las categorías más rápidas estén, mínimo, en torno a ese tiempo de pasada.





- TIEMPO MÁXIMO

El tiempo máximo de los tramos será de 120 segundos.

- MANIPULACIONES, REPARACIONES Y AJUSTES

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento siempre que este también homologado o ajustarlo exceptuando carrocería y chasis que no se permite su cambio, solo reparación.

Las manipulaciones se harán siempre delante de un organizador de la prueba o del máximo organizador del campeonato. Estas reparaciones o ajustes se harán después de terminar una pasada o antes de la salida al primer tramo de cualquier pasada. Si se manipula fuera de dichos periodos ha de ser con el permiso de la organización y si se hiciera durante la pasada se procederá a penalizar al piloto con 30 segundos.

- AVERÍA EN CARRERA

Cualquier avería durante las pasadas, siempre y cuando el coche no sea capaz de circular por sus propios medios se podrá manipular con algún organizador delante y con el tiempo del tramo corriendo, si el tiempo del tramo es el máximo, se pasará al siguiente y se procederá a lo mismo, así hasta que el coche sea reparado.

Se permite la limpieza de trencillas y neumáticos 2 minutos antes de la salida al primer tramo de cualquier pasada. El coche solo podrá ser manipulado durante la pasada para la limpieza de neumáticos únicamente con los dedos, quedará totalmente prohibida la limpieza con saliva, trapos, esponjas, gasolina... Si se utilizara alguno de estos últimos la organización procederá a la exclusión del piloto.

Cualquier elemento de la carrocería que se rompa durante la pasada tendrá que ser reparado al final de la misma en el periodo establecido, pero podrá acabarse la pasada con el elemento sin reparar. Los espejos y antenas no estarán sujetos a esta norma.

- VERIFICACIONES Y PARQUE CERRADO

Las verificaciones se realizarán por categorías y dentro del horario establecido por la organización. Cualquier retraso en el horario, si no es justificado el piloto será penalizado con 1 segundo por minuto de retraso una vez finalizado el parque cerrado.

Las verificaciones se realizarán en un parque cerrado habilitado, pudiendo solo ver el coche en verificación el piloto al que pertenezca y **un coche podrá ser verificado en cualquier momento de la carrera aunque haya superado la primera verificación**, siempre en presencia del piloto al que pertenezca el coche.



El coche entre las pasadas deberá entrar al parque cerrado tal cual acabo la etapa.

Si la organización da la posibilidad de dejar los coches en parque cerrado entre la clasificatoria y la final, a estos solo se les medirá los gauss.

Al finalizar la carrera pasarán a verificarse los 3 primeros coches de cada categoría. Si alguno de estos coches superara la tolerancia de 0,20 gauss permitida a la hora de ser verificados se penalizará al piloto con 1 segundo por centésima superada y con 30 segundos si superara en 2 décimas enteras sobre la tolerancia (suma 0,40) aunque haya superado las anteriores verificaciones. Esta verificación se hará cuando hayan pasado al menos 15 minutos de la entrega del coche del tercer clasificado de cada categoría.

Debido a que ya hay tolerancia de 0.20 sobre el límite estipulado por el reglamento técnico, el hecho de dar 0,21 en adelante conllevará a las penalizaciones antes indicadas.

Las verificaciones de motor se realizarán con una sola unidad UMS para todo el campeonato. Además se dispondrá de tablillas y utensilios que ayudarán a verificar las diferentes medidas de las distintas categorías, estos utensilios serán los mismos durante todo el campeonato.

La marca Scaleauto surtirá de neumáticos (4752AS25 19x10.5) a todos los participantes de todas las pruebas para todas las categorías. Se entregará un juego para la clasificatoria y otro para la final.

Si a algún participante se le observara cambiar neumáticos entre pasadas o colocar neumáticos de su propia caja o bolsa se procederá a la exclusión inmediata del piloto y a la retirada de todos los puntos acumulados en el campeonato. Los neumáticos se entregarán y pondrán en el momento que el coche sea entregado para la verificación tanto en la clasificatoria como en la final SIEMPRE delante de los verificadores o gente de la organización.

NOTA IMPORTANTE – MEDICIÓN DE MOTORES

Los motores no tendrán medición de temperatura.

El piloto será responsable de la medición de gauss de su motor, en caso de estar caliente y pasar la primera verificación, en la verificación que se realizará entre la primera y la segunda pasada si está frío y da 0,50 más gauss de los permitidos sobre la tolerancia (0,70) se procederá a penalizar al piloto con 30 segundos además de tener que bajar los gauss del motor con un imán delante del verificador.

- CLASIFICACIONES

Será de obligación para cada club colgar las clasificaciones en donde crea oportuno en orden y con la escudería de cada piloto a su lado y facilitárselo al máximo organizador del campeonato para proceder a actualizar la general del campeonato.



La **puntuación en orden descendente** es el siguiente: 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1, después 0 hasta el último participante.

Este año como novedad se implementará un power stage que será el que considere cada club y este ha de ser en la segunda pasada de la final (quinta pasada en el total). El mejor tiempo de cada categoría obtendrá 3 puntos extras, el segundo 2 y el tercero 1.

En la **copa Escuderías** puntúan 2 pilotos de cada escudería en cada categoría. La escudería no podrá cambiar a lo largo del campeonato, con la escudería que se empieza se acaba el campeonato, en caso de cambiar de escudería no se tendrán en cuenta los puntos de dicho piloto para su nueva escudería. **Recibirá trofeo a mejor escudería** la que más puntos sume al final del campeonato

- CLASIFICACIÓN DEL CAMPEONATO.

Para determinar la **clasificación del campeonato** se procederá a la suma de las 8 carreras y se restarán los tres peores resultados sin necesidad de que haya participado en la prueba, si no se participa se cuenta como 0.

En **caso de empate** se mirará el número de victorias, si sigue el empate se mirarán los segundos puestos y así sucesivamente, si este persistiera se determinara por la posición obtenida en el rally con mayor número de inscritos.

Para poder **optar a trofeo se deberán hacer un mínimo de 4 carreras**. Si en la categoría infantil no hay un mínimo de 3 niños que hayan corrido al menos la mitad (4 carreras) del campeonato no recibirán trofeos.

- PENALIZACIONES: EXCLUSIONES

- ❖ Conducta antideportiva
- ❖ Perdida del carne de ruta
- ❖ Falsificación del carne de ruta
- ❖ Modificar condiciones de pista
- ❖ Tocar coches del parque cerrado sin permiso, ni propio ni ajeno
- ❖ Acumulación de más de 5 minutos de penalización.

- PENALIZACIONES: POR SEGUNDOS

- ❖ Colocación del coche en diferente punto al de la salida: 10 segundos



En caso de que el puente del tramo sea desplazado:

- ❖ Si el piloto diese una vuelta más a un tramo se dividirá las vueltas dadas y se multiplicará por las vueltas que debió dar.
- ❖ Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo pero existiese alguna vuelta bien cronometrada, se hará la media y se multiplicará por las vueltas del tramo.
- ❖ Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo y tampoco existiesen vueltas cronometradas se aplicaría la media respecto a otros tiempos obtenidos en otras pasadas, si ocurriera en la primera pasada se apuntará el peor tiempo que haya en ese tramo de su categoría.
- ❖ Si el piloto es el culpable del no cronometraje, no se haría media y sería excluido del rally.

- RECLAMACIONES

Para las **reclamaciones**, el piloto que quiera reclamar tendrá que hacerlo durante el rally, ni antes ni después de él.

Para que la reclamación sea ejecutada el piloto reclamador **tendrá que abonar 50 euros** que serán devueltos en caso de que tenga razón. Si esta cifra no es abonada el organizador en ningún caso podrá verificar el coche a no ser que crea oportuno hacerlo. En caso de que la reclamación no tenga que ver con un coche tendrá que haber testigos de lo que haya sucedido entre los tramos y el organizador decidirá que hacer pudiendo acudir siempre al máximo responsable del campeonato que tendrá la última palabra.

Si la reclamación es debida a que en la verificación, el verificador no ha realizado bien su labor y se le ha escapado algún detalle se le penalizará al piloto con 5 segundos.

- EN CUANTO AL ORGANIZADOR DEL CAMPEONATO

El organizador del campeonato no estará obligado a asistir a las 8 pruebas. Su labor en el caso de no asistir a alguna de las pruebas será facilitar el material de verificación y decidir o adjudicar un verificador de dicha prueba además de hacer un planing de verificación para así verificar con el mismo método en todas las pruebas.



POSIBLES DUDAS SOBRE EL REGLAMENTO TÉCNICO:

Todas las **dudas a la hora de verificar o posibles lagunas en el reglamento técnico RNR serán resueltas por el máximo organizador del campeonato** o por el otro verificador de la carrera, ellos tendrán la última palabra sobre cualquier duda o reclamación por alguna observación del reglamento que no este 100% clara.

ACLARACIONES SOBRE EL REGLAMENTO TÉCNICO:

En todas las categorías está permitido pegar el motor con un punto de cualquier tipo de pegamento en la zona de los tornillos, **con un punto solamente** que no de indicio a actuar de contrapeso.

NO ESTA PERMITIDO MODIFICAR LAS CUNAS en ninguna de las categorías excepto en WRC, las zonas **donde apoya y se encaja el motor han de estar totalmente visibles para el verificador.**

Los **cristales de todos los coches deben estar totalmente fijados y en su posición original**, ya sea termosellado o con pegamento ya que con cinta estos tendrán un ligero movimiento o descuelgue.

La **máxima tolerancia de gauss en todas las categorías**, motores y carreras será de 0,20.

En cuanto a la 208CUP se harán estrictas verificaciones con el fin de que todo el mundo respete el reglamento y lleven piezas de la marca Scaleauto excepto las que detalla su propio reglamento (trencillas, tornillería...)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE OPENS



PATROCINADORES VI EDICIÓN CEO

