

**24 HORES
SLOT
SANT CELONI
2010**

XVIII edició

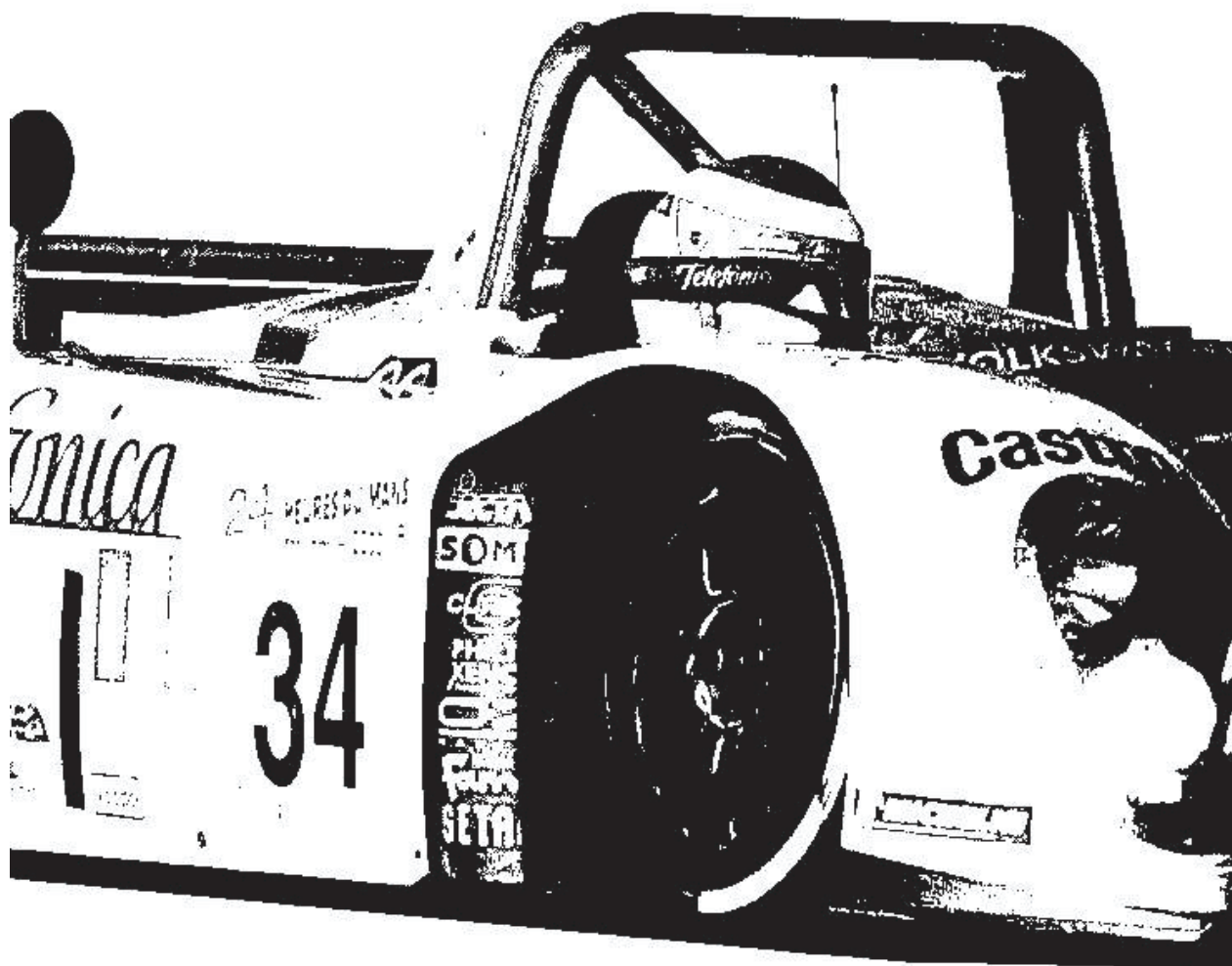
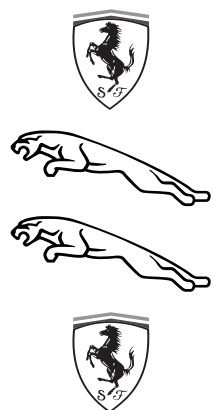


Foto:  Pista i Rally

Dijous 26/08/10 10:00 h: Entrenaments lliures
Divendres 27/08/10 15:00 h: Classificatòria
Dissabte 28/08/10 12:00 h: 24 Hores

1. PRESENTACIÓN

El Club Minibòlids Sant Celoni y el Ajuntament de Sant Celoni organizan, en el Pavelló Municipal de la C/Esteve Cardelús s/n, la XVIII edición de las **24 Hores d'Slot. "Les Mítiques"**.

2. HORARIOS

Lunes 7 de junio de 2010.....En la web www.cmbsc.org

A las 20:00 h.....Apertura de inscripciones

Domingo 15 de agosto de 2010.....En la web www.cmbsc.org

A las 20:00 h.....Cierre de inscripciones [punto 3.2]

Domingo 22 de agosto de 2010.....En la web www.cmbsc.org

A las 20:00 h.....Publicación de la lista de inscritos

Jueves 26 de agosto de 2010.....En el Pavelló Municipal

De 10:00 h a 24:00 h.....Entrenamientos libres

Viernes 27 de agosto de 2010.....En el Pavelló Municipal

A las 9:00 h.....Entrenamientos libres

A las 10:45 h.....Cierre del Parque Cerrado, inicio de las verificaciones y entrega de motores

A las 15:00 h.....Inicio de la Clasificatoria (5 minutos x 16 mangas)

A las 20:15 h.....Publicación de los resultados oficiales de la Clasificatoria

Sábado 28 de agosto de 2010.....En el Pavelló Municipal

A las 11:15 h.....Warm-up de la carrera de **24 Hores** (muletos)

A las 11:30 h.....Warm-up de la carrera de **24 Hores** (oficiales)

A las 12:00 h.....Inicio de les **24 Hores** (80 minutos x 16 mangas)

Domingo 29 de agosto de 2010.....En el Pavelló Municipal

A las 12:10 h.....Publicación de los resultados oficiales de las **24 Hores**

A las 12:15 h.....Entrega de premios

3. REGLAMENTO DEPORTIVO

3.1. Composición de los equipos

Los equipos estarán compuestos por un máximo de cinco pilotos, las únicas personas que pueden comandar el coche y hacer las funciones de asistencia en los puntos asignados por la Organización durante el desarrollo de las carreras, y un Jefe de Equipo, que puede ser uno de los pilotos, que será el interlocutor del equipo ante la Organización.

Un piloto sólo podrá participar en las carreras que dispute su equipo. En cualquier carrera, entre el piloto que dispute más mangas y el que dispute menos no puede haber una diferencia superior a una (1) manga.

Las Clasificatorias las deben disputar un mínimo de 3 pilotos y las **24 Hores**, 4 pilotos por equipo. Los cambios de piloto se deberán realizar en las pausas entre mangas; en las **24 Hores** se permite también el cambio de piloto entre el minuto 35 y 45 de cada manga; en este caso se contabilizará media manga a cada piloto.

Las intervenciones directas en el coche, una vez superadas las verificaciones, las podrá realizar cualquiera de los integrantes del propio equipo o de otro equipo inscrito en la prueba, sea piloto o Jefe de Equipo.

3.2. Inscripciones

La inscripción es el trámite obligado para que el equipo sea admitido a participar en cualquiera de las carreras.

Para que la inscripción sea aceptada será necesario, antes del cierre de inscripciones:

- a) Rellenar el formulario de preinscripción que se encuentra en la web www.cmbsc.org con:
 - El nombre oficial del equipo con un teléfono y una dirección de correo electrónica válida de contacto.
 - El nombre y apellidos de los componentes del equipo: pilotos y Jefe de Equipo.
- b) Ingresar 80 € en la cuenta 2040.0170.15.0000486867 de la Caixa de Manlleu. La fecha de este ingreso será considerada a todos los efectos la fecha de inscripción. La Organización asignará un dorsal a cada equipo por orden de inscripción. El equipo que realice el ingreso antes del 19 de julio tendrá un descuento, y debe ingresar sólo 40 €. El equipo inscrito que no se presente a la prueba no se le devolverá el importe de la inscripción.

Hasta que no se hayan cumplido estos requisitos no se considerará aceptada la inscripción.

Los equipos que obtengan el derecho a correr las **24 Horas** deberán pagar 120 € más para poder disputarlas.

La Organización se reserva el derecho de aceptar, o no, a los equipos que se inscriban pasada la fecha límite del cierre de inscripciones.

3.3. Asistencias

El circuito tendrá 16 zonas de asistencia numeradas para que los pilotos de los equipos pongan los coches que han salido del carril. Todos los equipos que se encuentren en pista en cualquier momento de la prueba (bien se durante los entrenamientos o durante las carreras), deben tener un piloto realizando asistencia en la zona asignada; en caso contrario, la Organización dejará sin corriente la pista del equipo infractor para que éste no pueda completar ninguna vuelta hasta que se haga cargo de su zona de asistencia.

Durante los entrenamientos libres las funciones de asistencia las puede realizar alguien que no sea piloto del equipo.

En ningún caso la asistencia podrá realizar las funciones de mecánico.

3.4. Entrenamientos libres

La Organización abrirá el circuito el jueves 26 y el viernes 27 de agosto para que los equipos realicen entrenamientos libres.

3.5. Parque Cerrado

Los coches deberán entrar en el Parque Cerrado antes del cierre de éste.

Mientras los coches se encuentren en situación de Parque Cerrado, sólo pueden ser manipulados por la Organización o por los Comisarios Técnicos. Los coches saldrán del Parque Cerrado para disputar cualquier parte competitiva de la prueba (Clasificatorias y **24 Horas**); en este momento, podrán ser manipulados por cualquier componente del equipo, pero siempre en el lugar determinado por la Organización (Box de Reparación)

Los paros de las carreras, para realizar los cambios de manga o por otros motivos, serán considerados Parque Cerrado.

Cualquier manipulación por parte de un equipo del coche en régimen de Parque Cerrado supondrá la exclusión del equipo de la prueba.

3.6. Box de Reparación

Una vez los vehículos hayan entrado al Parque Cerrado, la Organización dispondrá de un espacio específico para realizar las intervenciones sobre el coche, y éste será el único lugar donde se podrán realizar.

Cualquier manipulación del coche se realizará en tiempo real de carrera y en ningún caso durante los paros de las carreras. En el momento de la intervención, el mecánico del equipo deberá pedir a la Organización el recambio que crea conveniente para realizarla, y realizará la reparación con la presencia de un miembro de la Organización.

3.7. Verificaciones y reclamaciones

Las verificaciones se realizarán por orden creciente de dorsal una vez cerrado el Parque Cerrado. Si lo desea, el Jefe de Equipo puede estar presente en la verificación de su coche. Si el equipo no ha superado las verificaciones porque se han encontrado irregularidades, éstas se comunicarán al equipo junto con la penalización aplicada [*punto 4.13*]; cuando el resto de equipos hayan entrado a verificar, dispondrá de 5 minutos para solucionar las infracciones en el Box de Reparación, entregar el coche, y volver a verificar hasta que el problema esté resuelto. Una vez superadas las verificaciones, al equipo se le entregará el motor [*punto 4.6*] y los neumáticos posteriores [*punto 4.7*] y dispondrá de 10 minutos para montar el coche.

En cualquier momento de la prueba, bien por decisión del Director de Carrera, de los Comisarios Técnicos o por reclamación de algún participante, se podrá repetir el proceso de verificación de cualquier coche.

Cualquier equipo puede presentar una reclamación en contra de una decisión de los Comisarios Técnicos o contra otro participante por escrito y acompañada de 50 €; en caso de que la reclamación sea aceptada se le devolverá el importe.

También se puede presentar una reclamación contra el funcionamiento de la pista; ésta se hará de forma oral y sin importe económico. En caso de no prosperar la reclamación, el equipo será penalizado con 3 vueltas si es durante la Clasificatoria o 50 vueltas en las **24 Horas**. En caso de aceptar la reclamación, se recompensará al equipo con un número de vueltas proporcional al promedio de la manga.

3.8. Clasificatoria

Se disputará una carrera Clasificatoria. Por orden de dorsales los equipos dispondrán de un (1) minuto para escoger la pista por la que quieren iniciar la carrera, teniendo en cuenta el orden de cambio de pista: 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 16, 14, 12, 10, 8, 6, 4, y 2; con los "descansos" seguidos después de la pista 2. Cuando el último dorsal haya escogido pista, a los equipos que no hayan escogido, será la Organización quin les asigne una.

La clasificación final vendrá dada por el número total de vueltas completadas y parciales a lo largo de la carrera; en caso de empate quedará por delante el equipo que haya completado primero la última vuelta.

Un total de 16 equipos obtendrán el derecho a participar en las **24 Horas**; para ser admitidos deberán pagar 120 € [punto 3.2] al finalizar la carrera Clasificatoria, en el momento de escoger la pista de salida; en caso contrario, se entenderá que renuncian y este derecho pasará al siguiente equipo clasificado.

Finalizada la carrera Clasificatoria todos los coches regresarán al Parque Cerrado y cuando estén confirmados los 16 equipos participantes en las **24 Horas** se podrán retirar los coches que no participen.

3.9. 24 Horas

La distribución de pistas se hará siguiendo el mismo sistema que para las series Clasificatorias, teniendo en cuenta el resultado de la carrera Clasificatoria en vez del dorsal.

La clasificación final vendrá dada por el número total de vueltas completadas y parciales a lo largo de la carrera; en caso de empate quedará por delante el equipo que haya completado primero la última vuelta.

Finalizada la carrera, los coches regresarán al Parque Cerrado hasta la publicación oficial de los resultados.

4. REGLAMENTO TÉCNICO

4.1. Aspectos previos

Todo el material que se monte en el coche debe ser de estricta serie

Si el material se define como "libre", se refiere a material comercializado antes del 31/03/2010 y correspondiente únicamente a marcas especializadas en slot y previsto para coches a escala 1:32.

No se aceptará ningún elemento con modificaciones, excepto las que expresamente autoriza el presente reglamento, aunque éstas no mejoren el rendimiento del vehículo.

No se permite el montaje de elementos no descritos explícitamente en este reglamento.

4.2. Mandos

Cada piloto deberá llevar su mando con conexión a la pista por "bananas", siguiendo el esquema siguiente:

Color	Blanco	Rojo	Negro
Conexión	Máximo	Freno	Gatillo

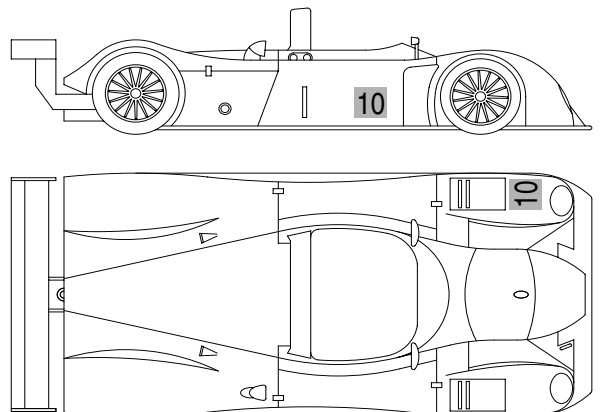
Se autorizan todos los mandos, siempre y cuando no aumenten ni el amperaje ni el voltaje máximos suministrados por el transformador. Tampoco están permitidos los mandos que invierten la tensión.

4.3. Modelo

La prueba se disputará con el modelo de la marca **Slotingplus** Reynard 2KQ Ref: 00101 en cualquiera de sus versiones decoradas o comercializadas en kit o por piezas.

4.4. Carrocería

La decoración de la carrocería deberá reproducir o adaptar, lo más fiel posible, la de un modelo que haya participado en carreras reales. En caso de duda, será responsabilidad del equipo aportar la información oportuna para que la Organización pueda comprobar el cumplimiento de este punto. Únicamente se permite la decoración libre del alerón posterior, para situar imágenes y/o colores corporativos de un club, patrocinador o equipo. La Organización se reserva el derecho de no permitir el uso de carrocerías mal decoradas.



Todos los vehículos deberán llevar tres números, de altura mínima 6 mm, con el dorsal asignado por la Organización, en los sitios indicados en la figura con el 10, dentro de un recuadro blanco de mínimo 8 x 8 mm.

Absolutamente todos los elementos de la carrocería (incluso los retrovisores) deben estar presentes en el momento de la salida de cualquiera de las carreras que se disputarán. Durante el trascurso de la competición se tolerará la pérdida accidental sólo de la antena, los retrovisores y los enganches. Los demás elementos de la carrocería (alerón, ópticas, bocas de combustible...) podrán ser fijados con cola para prevenir su pérdida. En caso de pérdida o rotura de alguno de éstos, a requerimiento de la Organización, el coche se deberá detener a reparar o reponer el elemento; mientras el equipo no lo realice no tendrá corriente en la pista. No se admitirán soluciones que modifiquen la estética del vehículo. La carrocería verificada no podrá ser substituida en ningún caso.

4.5. Chasis y tornillos (del chasis)

El chasis será el proporcionado de serie con el modelo o como recambio comercializado por la marca.

El chasis se podrá sustituir durante la competición, pero será el único elemento que se podrá cambiar en esta parada. Se debe quitar el imán si lo lleva.

Se deberán llevar los, y sólo los, tornillos que lleva el modelo de serie, que son los siguientes: 4 para fijar el subchasis, 2 para fijar la carrocería, 2 para fijar el soporte del eje posterior, 2 para fijar el motor y 2 allen para regular recorrido inferior del eje delantero. Los 4 para fijar el subchasis serán los de serie, mientras que el resto serán libres y se pueden aflojar. Para facilitar la basculación, el diámetro de los agujeros para los tornillos que fijan la carrocería, se pueden agrandar siempre que no permitan el paso de un eje de diámetro 2,38 mm.

4.6. Motor

El motor será de la marca **JPSlot** ref MM18120 3 proporcionado y asignado de forma aleatoria por la Organización en el momento de la verificación del coche. Los equipos que disputen las **24 Horas** dispondrán de otro de recambio en caso de que se estropee o resulte defectuoso.

Se fijará al chasis únicamente con los tornillos previstos [punto 4.5].

El motor debe ser perfectamente visible a través de la ventana del chasis y no puede haber ningún elemento entre el propulsor y la pista, excepto su etiqueta identificadora.

4.7. Neumáticos

Los posteriores serán de la marca **Slotingplus** ref. SLPL MS-2 proporcionados por la Organización en el momento de verificar y durante las carreras a petición de los equipos. Además del juego proporcionado en el momento de verificar, los equipos que disputen las **24 Horas** dispondrán de cinco juegos más.

Los anteriores serán libres siempre que sean cilíndricos y de goma negra; deberán cubrir toda la superficie de la llanta y tocar al "suelo" en una pista plana.

No se permite encolarlos ni usar ningún tipo de aditivo, únicamente se podrán limpiar con el alcohol y los trapos proporcionados por la Organización.

4.8. Piñón y corona

No pueden presentar modificaciones o adaptaciones excepto las propias del desgaste natural por el uso.

El piñón será libre, de 12 dientes y se fijará al eje mediante el sistema previsto por el fabricante.

La corona será la que equipa el modelo de serie: **Slotingplus**, ref: SLPL 8032 (32 dientes).

4.9. Trencillas cables y terminales

Las trencillas y los cables serán libres.

Los cables deberán estar aislados desde su salida del motor (al que podrán ir soldados o unidos con los "fast-on") hasta su introducción en el terminal de la guía. Deberán estar fijados al chasis por dentro de los pasadores previstos.

4.10. Ejes, separadores, cojinetes y llantas

Los ejes serán libres, de acero, macizos y de diámetro 3"/32 (2,38 mm).

Se deberán mantener los separadores que los ejes equipan en el modelo de serie.

Los cojinetes serán los que equipa el modelo de serie: **Slotingplus** ref: 1015. Se puede utilizar cola para su fijación al chasis, pero sin excesos.

Las llantas serán las que equipa el modelo de serie: **Slotingplus** Universal de 16,9x8,5 ref: SPL 40116908 fijadas al eje con el sistema previsto por el fabricante, y con los tapacubos que equipa el modelo de serie: **Slotingplus** llanta 16,9 modelo Le Mans ref:SLPL 090110.

El ancho del eje completo (eje, llanta y neumático) será de 63,5±0,5 mm.

4.11. Guía

La guía será la que equipa el modelo de serie: Slottingplus universal standard ref: SLPL 2130.

Las únicas modificaciones aceptadas serán: adelgazar el grosor de la pala y aflojar el tornillo.

4.12. Recambios

Cada equipo entregará a la Organización el material de recambio que crea conveniente para realizar las sustituciones durante las carreras (se recomienda hacerlo antes del inicio de éstas). Este material será verificado antes de ser usado por el equipo. En el momento de hacer una reparación, quien haga las funciones de mecánico del equipo deberá pedir a la Organización que le entregue el material que necesite para realizar las sustituciones.

En ningún caso se podrá montar ninguna pieza que antes no haya sido verificada por la Organización.

4.13. Penalizaciones

Las penalizaciones se agrupan en tres niveles: leves, graves y muy graves:

Diferencia superior a una manga entre pilotos (por manga) [3.1].....	Grave
Manipulación del coche fuera de la zona de pista o en régimen de Parque Cerrado [3.5].....	Muy grave
Manipulación del coche fuera del Box de Reparación [3.6].....	Leve
Material no autorizado o no de serie [4.1].....	Grave
Modelo o decoración no autorizada [4.3].....	Muy grave
Carrocería y/o chasis con deficiencias [4.4 y 4.5].....	Leve
Carrocería y/o chasis manipulado [4.4 y 4.5].....	Muy grave
Motor no de serie o no suministrado por la Organización [4.6].....	Muy grave
Neumáticos delanteros no cilíndricos, no de goma, que no tapen la llanta o toquen al "suelo" [4.7].....	Leve
Neumáticos posteriores no de serie o no suministrados por la Organización [4.7].....	Muy grave
Piñón o corona no reglamentarios [4.8].....	Grave
Cables sin funda, total o parcialmente [4.9].....	Leve
Ejes completos con material no homologado (ejes, separadores, cojinetes o llantas) [4.10].....	Grave
Anchura de ejes no reglamentaria [4.10].....	Leve
Guía no reglamentaria [4.11].....	Grave
Montaje de piezas no verificadas [4.12].....	Grave
Comportamiento antideportivo por parte de algún miembro del equipo.....	Leve

Las sanciones leves comportarán un aviso y no tendrán penalización en vueltas; las sanciones graves supondrán una penalización de 10 vueltas en la carrera Clasificatoria y 150 en las **24 Horas** que serán restadas del total al final de la carrera; las sanciones muy graves comportarán, a criterio de la Organización, la descalificación de la carrera que se esté disputando o la exclusión de la prueba.

La **descalificación** permitirá al equipo participar en la carrera, pero no constará en las clasificaciones, mientras que la **exclusión** no permitirá al equipo la participación en ninguna carrera de la prueba.

Dos penalizaciones de un nivel supondrán además una sanción del nivel superior.

Además, las siguientes infracciones supondrán la aplicación directa de las penalizaciones correspondientes:

Entrada a Parque Cerrado después del cierre (hasta a 15 minutos de retraso) [3.5].....	10 v.
Entrada a Parque Cerrado después del cierre (superados 15 minutos) [3.5].....	Exclusión
Superar los tiempos asignados (hasta a 5 minutos de retraso) [3.7].....	10 v.
Superar los tiempos asignados (superados 5 minutos) [3.7].....	Exclusión
Mandos no homologados (por manga disputada) [4.2].....	Pérdida de las vueltas

A las infracciones que puedan surgir y no estén contempladas en los baremos anteriores, la Organización tiene la potestad de aplicar la penalización que crea oportuna.

5. PREMIOS

Recuerdo exclusivo a los pilotos de los equipos que disputen las **24 Horas**.

Trofeo para los pilotos de los tres primeros equipos clasificados en las **24 Horas**.

6. CUADRO DE OFICIALES

Director de carrera: Quico Fernández

Secretario y relación con los participantes: César Cabrera

Comisarios técnicos: **Slotingplus**

Comisarios deportivos: Miguel Meseguer y Miquel Sararols

7. DISPOSICIONES FINALES

La inscripción para participar en la carrera supone el conocimiento y aceptación de este reglamento técnico y deportivo. En caso de dudas en la interpretación entre versiones del reglamento prevalecerá la versión en catalán y el criterio de la Organización.

La Organización decidirá sobre los casos imprevistos que puedan suceder.

Si se produjera algún hecho de fuerza mayor, la Organización podría alterar los horarios, comunicando a los equipos inscritos, lo más rápido posible, la modificación.

8. MÁS INFORMACIÓN

Para más información o aclaraciones sobre el presente reglamento, enviar un correo electrónico a: 24hores@cmbssc.org

9. PALMARÉS

1993	Momo (E. Herrero, J.M. Molins, P. Moratona i M. Sararols)	Ferrari F40 (Scalextric)
1994	12 Volts (J. Galceran, D. Loncán, A. Sabatés i L. Zahiño)	Jaguar XJR14 (Scalextric)
1995	Momo (E. Herrero, J.M. Molins, J.M. Moratona i P. Moratona)	Jaguar XJR14 (Scalextric)
1996	Slot Classics (J.M. Masip, M. Moix, À. Morales i I. Roura)	Ferrari F50 (Ninco)
1997	Ja era hora (O. Capdevila, X. Capdevila, D. Loncán i O. Serra)	McLaren F1 GTR (Ninco)
1998	Palau (Ó. Càpel, J. M. Masip, S. Ramos, X. Riera i X. Xampeny)	Porsche 911 GT1 (Ninco)
1999	Slotmania (A. Caballero, E. Guerrero, J. M. Masip, I. Sànchez i R. Sànchez)	Porsche 911 GT1 (Ninco)
2000	Palau (A. Benito, M. Casanovas, Ó. Càpel, J. Mendizábal i J. Simó)	Toyota GTOne (ProSlot)
2001	Miembros Power (S. Pacheco, J. Pérez, M. Pérez i X. Riera)	BMW V12 LMR (Ninco)
2002	Cuidadin (R. Castellví, S. Saladrigas, J. M. Sererols i A. Tràfach)	Audi R8C (Slot.it)
2003	Palau (M. Casanovas, Ó. Càpel, J. Mendizábal i J. Simó)	Audi R8C (Slot.it)
2004	Cardeloni (G. Albanell, C. Carreño, S. López i X. Sarrà)	Audi R8C (Slot.it)
2005	Cardeloni (G. Albanell, C. Carreño, X. Sarrà i E. Urrutia)	Oreca Dallara (Spirit)
2006	SCP1 Slotmania (O. Capdevila, E. Guerrero, D. Loncán i R. Sànchez)	Toyota GTOne (Scaleauto)
	SCP2 Riudoms 1 (D. Dalpezzo, J. M. Domenech, X. García i C. Valen)	Oreca Dallara (Spirit)
2007	SCP1 Dream Slot Estel-lats (J. Borrás, M. García, J. Mendizábal i J. Simó)	Toyota GTOne (Scaleauto)
	SCP2 CMBSC sin sponsor (C. Acacio, C. Cabrera, F. Fernández i S. López)	Toyota GTOne (Scaleauto)
2008	SCP1 Aloy Shop Slot-Car (S. Bagan, F. Capell, J. Cardona, V. González i R. Sànchez)	McLaren F1 GTR LT (Slot.it)
	SCP2 Patata Team (C. Acacio, M. Ferran, S. Pacheco i Á. Pol)	Oreca Dallara (Spirit)
2009	Aloy Shop (S. Bagan, F. Capell, R. Castellví, J. Cardona i R. Sànchez)	Acura LMP2 (Ninco)