



CAMPEONATO GALLEGO DE VELOCIDAD SLOT 1/32

Año 2025

Modalidad: Resistencia LMP

Reglamento Deportivo



PRÓLOGO

- Versión inicial. 03032025. Cualquier versión anterior es nula.
- El presente Reglamento Deportivo consta de 9 páginas, incluyendo portada (1) y Prólogo (1).

1. NORMAS BÁSICAS DE PARTICIPACIÓN

La inscripción en este evento implica el conocimiento y aceptación tanto del Reglamento Técnico como del Reglamento Deportivo, debiendo ser la conducta de todos los miembros del equipo en todo momento acorde con las normas establecidas a los mismos.

La participación está abierta a todos los equipos que lo deseen, ya sean pertenecientes a un Club o concurrir de forma independiente.

2. CALENDARIO Y DESARROLLO DEL CAMPEONATO

El campeonato constará de un número determinado de pruebas en función de los Clubes adheridos al campeonato, comprometiéndose los Clubes a la celebración de estas en las fechas consensuadas y asignadas a tal efecto salvo causas de fuerza mayor.

En cada prueba se asignarán una serie de puntos de acuerdo con el baremo siguiente:

1º: 20 puntos; 2º 15 puntos; 3º: 12 Puntos; 4º: 10 Puntos; 5º: 8 Puntos. 6º: 6 Puntos; 7º: 4 Puntos; 8º: 3 Puntos; 9º: 2 Puntos; 10º: 1 Punto.

El equipo ganador de la Pole Position en cada prueba sumará un punto adicional a su resultado obtenido en esa carrera.

El ganador del campeonato será el equipo que más puntos acumule a la finalización de todas las pruebas.

Se establece 1 descarte si el número total de pruebas es de 5 o más.

3. CIRCUITOS HOMOLOGADOS

Los circuitos nuevos serán valorados por el Comité Organizador del Campeonato, compuesto por un representante de cada Club organizador de las pruebas pertenecientes al mismo.

No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista o en el coche para alterar su adherencia.

Se correrá a un voltaje entre 11 a 13 voltios, a determinar por el club organizador de la prueba.

La tensión se mantendrá igual durante toda la prueba.

4. EQUIPOS

Se permitirá la inscripción a todo el campeonato de 12 equipos que serán admitidos de acuerdo con los criterios siguientes:

- Los equipos estarán formados de 2 a 4 pilotos, y tendrá un Capitán de Equipo (CdE), único interlocutor válido con la Organización. El CdE es fijo para cada equipo y nunca podrá cambiar del mismo en ninguna circunstancia. En ausencia del Capitán de Equipo, ese equipo podrá puntuar corriendo el segundo piloto con un tercero designado al efecto.

- Cualquier cambio de piloto a otro equipo debe ser autorizado por la Organización.
- Ningún piloto puede competir en dos equipos a la vez en la misma prueba.
- Un piloto puede cambiar de equipo una única vez y sólo al finalizar la primera carrera del campeonato. Una vez configurada la parrilla de pilotos de la segunda prueba no se podrán realizar cambios. Los casos especiales (abandono del equipo de la competición, enfrentamientos, etc.), serán tratados por la Organización.
- Las ausencias de pilotos durante la organización de la prueba no podrán ser cubiertas por otros, una vez iniciada la carrera, debiendo el equipo restante cubrir esa baja.
- En cualquier momento del campeonato y respetando el número máximo y mínimo de pilotos, puede incluirse o darse de baja un piloto. En caso de alta, se debe tener en cuenta obviamente que este no haya disputado ninguna carrera del campeonato.

3. DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

Las pruebas de dicho campeonato serán de un mínimo de 5 Horas, corriendo en la totalidad de los carriles, teniendo obligatoriamente que acabar la carrera a las 18:00 horas.

Para cada carrera el Club Organizador, y en base a criterios coherentes y razonables en lo relativo a fechas y horarios, atenderá a garantizar los actos siguientes:

- Organización de entrenamientos libres en la víspera de la celebración de la prueba.
- Organización de entrenamientos libres el día de la prueba.
- Verificaciones y Warm Up
- Pole Position.

La distribución temporal de tales actos será anunciada por el Club Organizador en mismo en el momento de proceder a la apertura de inscripciones.

Los horarios asignados a los entrenamientos libres serán a horas razonables y que faciliten en la mayor medida posible los desplazamientos al circuito de los equipos foráneos.

Los entrenamientos libres serán en ausencia de comisarios y los clubes organizadores atenderán que todos los participantes puedan usar la totalidad de los carriles de forma igualitaria. Se instará a los equipos pertenecientes a los clubes organizadores a abstenerse de entrenar en el día de celebración de la prueba, dando prioridad absoluta a los equipos foráneos.

3.1. Verificaciones y Warm-Up

En la hora indicada por la Organización se procederá al inicio de las verificaciones y tras la misma el coche permanecerá en Parque Cerrado no pudiendo manipularse posteriormente en ninguna circunstancia.

Si el equipo así lo solicitara, podrá retirar el coche para realizar las modificaciones legales que estableciese. En ese caso tal equipo no disputará la Pole Position, pasando a ocupar el último puesto.

Será a criterio exclusivo de la Organización la celebración de un Warm-Up en las condiciones por éste establecidas y anunciadas de forma conjunta con la apertura de Inscripciones.

3.2. Pole Position.

La Pole Position tendrá una duración de un minuto y por la pista designada por la organización.

El orden de los equipos a entrar en la disputa de la Pole estará designado por la Organización, si bien los equipos pertenecientes al Club Organizador serán los primeros en disputarla en el orden establecido por éste, y los equipos restantes por orden inverso de inscripción.

La asignación de mangas será por orden inverso a los resultados de la Pole, siendo los equipos más rápidos los últimos en disputar sus mangas. El equipo poseedor de la Pole Position tendrá derecho de elección del carril de salida.

Dentro de una determinada manga la asignación de pista inicial será a elección del equipo poseedor de la Pole y posteriormente los pilotos restantes se situarán en las pistas sucesivas según el patrón de cambio de pista habitual. Ejemplo: El equipo con la Pole elige la pista 3 de salida, el resto de los equipos se situarán en las pistas 5, 6, 4, 2 y 1 en circuitos de 6 pistas y en las pistas 4, 2 y 1 para circuitos de 4 carriles. Si el equipo con la Pole renunciase a la elección, ésta recaerá sobre el equipo siguiente y así de forma sucesiva.

En el caso de mangas cuyo número de equipos supere al de pistas disponibles, los equipos siempre iniciarán su carrera por la pista Nº 1, en orden determinado por la Pole.

El equipo poseedor de la Pole Position sumará un punto adicional a los obtenidos en su clasificación final.

3.3. Carrera.

No se podrá celebrar la carrera con más de una pista vacía.

El tiempo por manga resultará de la división del tiempo total de carrera entre el número de pistas. Esto es, para un circuito de 6 pistas y una carrera de 6 horas, el tiempo resultante por manga será de 60 minutos.

Los componentes de la organización serán los únicos designados para cambiar los coches de pista una vez finalizado el tiempo asignado, sancionándose al equipo si un miembro de éste toca su coche o el de cualquier otro equipo. En el último cambio de carril y antes de la retirada de los coches la Organización documentará la posición final del mismo a fin de deshacer posibles empates.

Para la celebración de mangas nocturnas, el tiempo total de la prueba no será inferior a 8 horas.

El equipo ganador de la carrera es el que obtenga el mayor número de vueltas en el tiempo estipulado de carrera. Se establecen como criterios de desempate los siguientes por estricto orden de aplicación:

- La posición final del coche en el circuito. Nota: Se establece como válido el recorrido que haga el coche debido a su inercia en el momento del corte de tensión a pistas.
- El orden de Pole Position

4. COMISARIOS

Los comisarios serán exclusivamente los miembros de los equipos participantes. Los equipos en período de descanso están exentos de realizar tales labores.

La labor de los comisarios se ciñe exclusivamente a colocar de nuevo en la pista los coches que hayan podido salirse y es obligatoria incluso en el caso de abandono de la carrera por parte del equipo. El criterio de colocación de los coches es el de retirar el coche accidentado y, con el

circuito libre, volver a colocarlo. En el caso de accidente que provoque que otros coches se salgan de la pista, será el coche causante del accidente el último en devolverlo a la pista.

Si el comisario provoca una salida de pista de otros coches durante la colocación de uno de ellos, se colocará primero el coche parado por acción del comisario y posteriormente el coche que se iba a colocar.

Los lugares de situación de los comisarios serán designados exclusivamente por la Organización antes del inicio de la carrera.

El Director de Carrera aplicará las sanciones correspondientes al equipo en los siguientes casos:

- Abandono del puesto de comisario. El coche perteneciente al equipo parará en la zona destinada a boxes, independientemente de la aplicación de la sanción correspondiente.
- Uso del teléfono móvil.
- Uso de auriculares reproduciendo música. Las eventuales y optativas comunicaciones con el piloto las realizará otro piloto participante fuera de labores de comisariado o bien otro miembro del equipo designado para ello.
- Dormirse o ausentarse de las labores de custodia del tramo asignado.
- Comer o beber en el puesto de comisario.

Los comisarios tienen la obligación de reportar a la Dirección de Carrera de cualquier evento técnico, accidente, conducta antideportiva, etc., que pueda manifestarse para efectuar las acciones correspondientes.

5. REPARACIONES EN LOS COCHES

Todas las reparaciones que haya que hacer en los coches como resultado de una incidencia en la carrera tendrán lugar mientras ésta se esté disputando, entendiéndose como tal que el circuito tenga tensión, y tendrán lugar en un lugar habilitado al efecto por la Organización, quedando prohibido manipular el coche en el trayecto de circuito a boxes y viceversa.

La totalidad de las reparaciones y manipulaciones sobre los coches se realizarán en tiempo de carrera, con la tensión aplicada a pista. Tales operaciones cesarán durante el intervalo destinado al cambio de pista de los equipos restantes. Una vez restituida la tensión, el equipo podrá proseguir con los trabajos a los que haya lugar.

Para la realización de las reparaciones los equipos podrán a disposición de la Organización el material destinado a recambios, así como las herramientas a usar, en el momento de la verificación de los coches y quedarán en custodia. En el caso de ser necesario de realizar reparaciones, el equipo reclamará al encargado de boxes el material custodiado y acompañará al mecánico durante la reparación. Posteriormente el material y herramientas empleados volverán a ser custodiados por la Organización.

La Organización velará por que todo el material destinado a repuestos sea homologado, no admitiendo en ningún caso el uso de material diferente o fuera de especificaciones.

La Organización añadirá a este material los neumáticos necesarios para disputar la carrera en la cantidad establecida al efecto en el momento de la apertura de inscripciones.

Si hubiese algún material adicional que debiera usarse, el encargado de boxes será el que autorice, o no, al empleo de este.

De modo exhaustivo se entienden como reparaciones y manipulaciones las siguientes:

- Cambio de neumáticos.
- Reposición de tornillos.
- Reposición de elementos de carrocería (lastre, alerones, apéndices cuya masa sea superior a 0,5 gr).
- Acondicionado, limpieza, cambio y recolocación de trencillas.
- Cambio de guía y/o cables. Las trencillas podrán estar ya montadas en la guía y con los cables también instalados.
- Cambio de elementos de transmisión (coronas y piñones).
- Cambio de ejes, cojinetes y rodamientos.
- Cambio de llantas. En caso de rotura o deformación no será necesario sustituir ambas sino únicamente la dañada y siempre del mismo diámetro de la llanta a sustituir.

5.1. Limpieza de neumáticos.

Está terminantemente prohibido y es motivo de exclusión directa del equipo participante, del empleo de sustancias destinadas a la limpieza de neumáticos diferentes a la proporcionada por la organización.

El cambio de neumáticos es obligatorio y a criterio del equipo. La sustitución de neumáticos será siempre usando neumáticos nuevos que serán aportados por la organización.

5.1. Reposición de elementos de carrocería.

En los casos habituales de pérdida de elementos de carrocería tales como alerones, rejillas, etc., el equipo tendrá la obligación de reponerlos en tiempo de carrera en el intervalo de 10 a 15 vueltas a partir del apercibimiento del director de carrera. Tal regla se aplica además a la pérdida de tornillos de carrocería.

El no cumplimiento de esta advertencia dará lugar a la aplicación de la sanción correspondiente.

Tal sanción no será aplicable en el único caso de que la pérdida de estos elementos (alerones, tornillos y otras piezas de carrocería) sea provocada por el comisario. En ese caso tales elementos podrán ser restituidos durante la parada de cambio de pista.

5.2. Motores asignados y cambio de motor.

Los motores serán entregados por la organización en la primera carrera y quedarán en custodia de los equipos.

En las verificaciones se registrarán y serán públicos los datos de velocidad en RPM, consumo en mA, estos a una tensión de 12 VDC y pegada magnética en gramos a 5 VDC.

La operación particular de cambio de motor se regirá por el protocolo desarrollado a continuación:

- El Capitán de Equipo informará al encargado de boxes de la intención de cambiar motor.
- Responsable de boxes hará entrega del motor de recambio disponible en el conjunto de repuestos y herramientas dispuesto por el equipo.
- Se procederá al cambio de motor, teniendo en cuenta que no está permitido montarlo sobre un chasis diferente al que ya tiene el coche. No obstante, si se permite la

sustitución integral del conjunto formado por la cuna, motor y tren trasero incluyendo la transmisión.

- El motor sustituido se devolverá a la Organización de forma conjunta con las herramientas y demás piezas de recambio.

5.3. Cambio de chasis.

El cambio de chasis nunca podrá ir acompañado por un cambio de motor simultáneamente. El nuevo chasis deberá montar al menos el conjunto motor-propulsor que equipaba el chasis cambiado pudiendo montar guía y tren delantero nuevos.

6. INFRACCIONES, SANCIONES Y RECLAMACIONES

Las infracciones cometidas por los equipos podrán ser tanto deportivas como técnicas, siendo éstas últimas derivadas del incumplimiento del reglamento técnico.

En consecuencia, se disponen los siguientes baremos de sanciones:

6.1. Infracciones deportivas LEVES.

- Retraso injustificado de la entrega del coche para verificación. Aviso inicial y aplicación de un Stop & Go de 2 minutos a realizar en el momento designado por el Director de Carrera.
- Incumplimiento de las obligaciones de Comisariado. Aviso inicial y aplicación de un Stop & Go de 4 minutos a realizar en el momento designado por el Director de Carrera.
- Tocar los coches entre cambio de pistas. Stop & Go de 4 minutos.

6.2. Infracciones deportivas GRAVES.

- No detenerse, antes de las 5 vueltas contadas a partir de la comunicación del director de carrera, a reponer piezas desprendidas de la carrocería tales como alerones, lastre, tornillos y otros apéndices o elementos cuya masa sea superior a 0.5 gramos. Stop & Go de 10 minutos.
- Incomparecencia del puesto de comisario. Parada del coche perteneciente al equipo y aplicación de Stop & Go de 10 minutos a contar desde la reincorporación del comisario.
- Falta de proporción de participación entre pilotos del equipo. Anulación de las vueltas del piloto infractor.

6.3. Infracciones MUY GRAVES.

Las infracciones muy graves conllevan de forma automática a la descalificación del equipo. A criterio propio la Organización no obstante podrá permitir al equipo la disputa de la prueba, sin derecho a obtener puntuación y no contar a efectos de la clasificación final.

En ningún caso se restituirá el importe de la inscripción a un equipo excluido de carrera.

Tales infracciones son las siguientes:

- Las derivadas de la inobservancia y no rectificación de todo aquello contemplado en el Reglamento Técnico, tras ser apercibido el equipo en las verificaciones correspondientes.
- Uso de material no homologado.
- Manipulación del coche entre mangas o fuera del tiempo de carrera.

- Uso de neumáticos no homologados o tratados con cualquier sustancia no facilitada por la organización.
- Sustitución de la carrocería.
- Sustitución de coche.
- Carrocería o chasis manipulados.
- Acumulación de dos infracciones deportivas y/o técnicas.
- Conducta antideportiva hacia el resto de los participantes y Organización. Insultos, gritos, peleas e inobservancia de las normas básicas de convivencia y todas aquellas establecidas por el Organizador.

6.4. Procedimiento de reclamaciones.

Si por cualquier razón un equipo inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante, esta deberá ser por escrito mediante el formulario establecido a tal efecto y facilitado por la organización, dirigido al director de carrera, firmado por el capitán del equipo y acompañado de un depósito de 50 €.

El tiempo máximo de presentación de reclamaciones será de 15 minutos a partir de la finalización de la carrera. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado. Si no prospera, el importe será entregado al equipo demandado.

La Organización podrá además actuar de oficio y solicitar a cualquier equipo una nueva verificación técnica del coche. La negación a tal verificación por parte del equipo supondrá la exclusión automática del mismo.

7. INSCRIPCIÓN Y PREMIOS

Se establece una inscripción de 25 € por carrera y equipo, a lo que se sumará el importe del motor a emplear en el campeonato, abonándose éste en la primera carrera.

Los clubes organizadores reservarán un 25% de la recaudación de las inscripciones, que se destinará al sufragio de los premios finales de temporada, que entregarán al final de la prueba a un depositario designado al efecto.

Los premios de cada prueba serán exclusivamente a potestad de los Clubes organizadores.

8. DERECHOS LEGÍTIMOS DE LA ORGANIZACIÓN

La Organización se reservará el derecho legítimo a lo siguiente:

- La no devolución del importe de inscripción a los equipos que se den de baja, no siendo el caso de los eventuales equipos reserva que opten por no realizar la prueba. Los equipos reserva serán automáticamente inscritos si alguno de los admitidos causa baja.
- El veto de pilotos o espectadores en cualquier aspecto problemáticos y que causen molestias para el desarrollo correcto de la prueba.
- La retención de los derechos de publicidad de carrera, así como el material escrito y/o audiovisual de la que ella se extraiga con plena potestad de las copias.

Ante cualquier duda, ambigüedad o situación no prevista por el reglamento prevalecerá en todo caso el juicio establecido por la Organización.

Versión 1. Diciembre de 2024