



REGLAMENTO DEPORTIVO del CAMPEONATO DE ESPAÑA DE OPENS RALLYSLOT 1/32 2024

CLUBES ORGANIZADORES VII EDICIÓN:





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**. Estos descartes serán los 3 peores resultados de cada piloto.

Las categorías a desarrollar serán las categorías del reglamento RNR: **WRC, WRS, GT, SN, WR3D, GRUPO N y CLÁSICOS**.

Además se convocarán **dos copas**:

SCALEAUTO CUP

En esta copa estarán permitidos los modelos Peugeot 208, Mitsubishi Lancer EVO V y Mitsubishi Lancer EVO VI.

Estos han de cumplir el **reglamento técnico Scaleauto 2023** para los respectivos modelos.

Las **damas** que corran con Scaleauto CUP entrarán en clasificación de SCALEAUTO CUP y en DAMAS y a final de campeonato habrá trofeo para la mejor DAMA del campeonato. Las sedes son libres de incluir en sus pruebas la COPA DAMAS o no pero en el CEO si constarán como COPA con sus puntuaciones correspondientes.

JUNIOR CUP

Cumplirán con el **reglamento Grupo N** y también puntuarán para dicha categoría al margen de la Junior CUP. Serán considerados Junior aquellos niños que no hayan cumplido aún los 12 años en la primera prueba. A final de año **se entregará trofeo al mejor Junior del campeonato y un detalle por parte del CEO a segundo y tercero**.

Los clubes podrán implementar como máximo 1 copa al margen del campeonato a su prueba siempre y cuando sea un patrocinador del Open.

1.- Organización

CLUB	PROVINCIA	FECHA
SLOT CAMPELLO	EL CAMPELLO (ALICANTE)	8-10 MARZO
NEED FOR SLOT	SOLARES (CANTABRIA)	12-14 ABRIL
REPRISE SLOT	ALTEA (ALICANTE)	24-26 MAYO
RIAS BAIXAS SLOT	VIGO (PONTEVEDRA)	28-30 JUNIO
ASAI	IBI (ALICANTE)	19-21 JULIO
ASTURIAS RACING SLOT	LANGREO (ASTURIAS)	13-15 SEPTIEMBRE
SLOT CLUB ASTORGA	ASTORGA (LEÓN)	18-20 OCTUBRE
PARLA SLOT RACING	PARLA (MADRID)	22-24 NOVIEMBRE



Las funciones principales de cada club serán las siguientes:

- Una correcta organización de su prueba
- Establecer relaciones con sus patrocinadores al margen del campeonato
- Informar del desarrollo de su prueba en medios de comunicación, redes sociales y/o página web.
- Establecer cuotas de inscripción para la prueba.
- Dotar de premios en su propia prueba para todas las categorías, copas y trofeo al primer clasificado de la general 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 el club 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 por la marca.
- Cada club deberá aportar una persona como verificador de la prueba aparte del Organizador del campeonato y uno más escogido por este último.

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.

Existirá una prioridad de inscripción para pilotos que estén siguiendo el campeonato. Si el club decide establecer un corte de inscripción en alguna de sus tandas, a partir de la tercera prueba del campeonato tendrán prioridad a entrar en el corte aquellos pilotos que hayan realizado al menos 1 prueba.

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 tendrá la potestad de excluir al participante.

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

Por el simple hecho de inscribirse a una prueba **el piloto autoriza a que las imágenes tomadas durante la prueba sean publicadas** en páginas oficiales o redes sociales. En caso de los participantes menores de edad se entenderá el consentimiento de los padres en el momento de la preinscripción.



- ORGANIZACIÓN

La organización tanto de la sede como del campeonato **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. También en la medida de lo posible **la sede y/o dirección del campeonato se reservan el derecho de decidir sobre el copilotaje de personas que no hayan hecho efectiva su inscripción en la prueba.**



4.- Horario, clasificatorias y final de las pruebas.

El horario de cada prueba será 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 siendo máxima la hora de comienzo de carrera del sábado tarde a las 15:30 y en el domingo mañana las 8:30. **Ante la posibilidad de una baja inscripción** se podrá plantear el acabar la prueba el mismo sábado por la tarde, siendo la final justamente después de la clasificatoria del sábado tarde. También es posible el cambio de horario en caso de que la organización así lo decide previo aviso en medios de comunicación.

La última clasificatoria (sábado tarde) estará reservada para pilotos de fuera de la PROVINCIA a la que pertenece el club o vivan fuera de la provincia del club.

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

En la clasificatoria del sábado tarde no habrá plazas reservadas para pilotos de la provincia por causa justificada, solamente podrá decidir esto el máximo organizador del campeonato y si lo cree oportuno y coherente reservar hueco el sábado tarde para algún piloto de la provincia.

El horario se ha de publicar a la misma vez que la apertura de inscripciones o antes de estas. Pudiéndose modificar los horarios en caso de que la organización lo crea oportuno o necesario.

A la final accederán todos los pilotos que corran las clasificatorias a no ser que el número de inscritos sea mayor a 90, en dicho caso el club organizador decidirá el porcentaje de pilotos que acceden a la final de cada categoría siendo 3 el mínimo 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.

6.- Preparación y montaje del Rally.

- MONTAJE DE LOS TRAMOS

El mínimo de tramos de cada prueba será de 6 utilizables al inicio de cada prueba. Se garantiza que los tramos de la prueba serán distintos a los usados por los socios o miembros que visiten el club 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 realizar la zona de prueba una vez por cada piloto en cada pasada tanto de la clasificatoria como de la final. En caso de salir desde 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 segundos**. En caso de realizar el tramo de prueba reiteradas veces (3 o más) 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

- COCHE 0

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.

El coche 0 se encargará de revisar el buen funcionamiento de los tramos. Una vez el coche 0 haya pasado por cada tramo se dará comienzo a la carrera y cualquier alteración en la pista no será responsabilidad de la organización. Si se encontrará algún elemento en pista que altere sus condiciones y **previamente el coche 0 haya completado el tramo sin problemas cualquier incidencia será responsabilidad del piloto.**

En caso de observar alguna incidencia en los tramos que haya sido provocada se procederá a **revisar y/o excluir a la persona o piloto que haya alterado las condiciones de la pista.**

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 aplique las correspondientes penalizaciones. Si no existiera justificación razonable se procederá a **penalizar al piloto con 5 segundos por minuto** transcurrido y si el tiempo supera la media hora de retraso se procederá a la exclusión del piloto.



- CARNÉ DE RUTA

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

En caso de un control horario estricto habrá que verificar que el piloto no ha tardado más en completar la tanda por culpa del piloto que lleva delante, en ese caso **se bonificará con tiempo al piloto perjudicado. En el caso de avisar reiteradas veces a un piloto que retrasa el desarrollo de la pasada se procederá a penalizar al piloto con 30 segundos.**

- DORSALES

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

- CARRERA

Cada carrera constará de **tres pasadas clasificatorias y dos pasadas la final.**

El **orden de salida** de las categorías será: WRC-WRS-GT-SN-WR3D-SCALEAUTO CUP-N-CLÁSICOS-JUNIOR CUP

El orden de salida en la primera carrera del campeonato será por orden 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 si consten en la clasificación de la anterior edición en la categoría correspondiente.

El orden de salida en todas las carreras siguientes a la primera será por clasificación general y detrás de estos por orden inverso a inscripción si no constan en la clasificación general en la categoría que se haya inscrito el piloto.

El **orden de salida de las siguientes pasadas a la primera** será por scracht. En las siguientes pruebas a la primera será por orden de clasificación general de la presente edición y los pilotos que no consten en clasificación por orden inverso a la inscripción siempre detrás de los pilotos que si consten en ella.

Los pilotos saldrán de 1 en 1 a correr con sus dos 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 a **penalización de 10 segundos por pista adelantada siempre y cuando sea algo demasiado visible, es decir, adelantar el coche con el propósito de aventajar.**

El tiempo de las pasadas ha de ser mínimo de **270 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, chasis y bancada en caso de llevarla**, de estos componentes no se permite el cambio, solo reparación.

Las manipulaciones se harán siempre delante de un verificador 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 a 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 procederá a pasar al siguiente tramo y así sucesivamente hasta que el coche sea reparado. En caso de terminar la pasada el coche entrará al parque cerrado averiado. **Un copiloto será el encargado de poner a correr el tiempo de los tramos mientras se esté reparando el coche.**

Se permite la limpieza de trencillas y neumáticos con gasolina o cinta 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 con o sin saliva.** Queda totalmente prohibido limpiar con trapos, esponjas o gasolina. Si se utilizara alguno de estos elementos 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 pero podrá acabarse la pasada con el elemento sin reparar.

- 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 como anteriormente se nombra en este reglamento.

Las verificaciones se realizarán en un parque cerrado habilitado de espaldas en la medida de lo posible. Un coche podrá ser verificado en cualquier momento de la carrera aunque haya superado la primera verificación. **Cualquier error de verificación no exime al piloto de ir con el coche legal técnicamente por tanto si se observara alguna ilegalidad después de haber superado alguna verificación se procederá a la penalización del piloto.**

En caso de haber disputado alguna **pasada con el coche de forma irregular se procederá a penalizar al piloto con 10 segundos** por pasada disputada.

Los coches que no superen la primera verificación serán colocados aparte de los que si hayan superado verificación y se procederá a avisar a los pilotos después de haber acabado con los demás coches a verificar.



El coche entre las pasadas deberá entrar al parque cerrado tal cual acabó 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 realizará cuando hayan pasado al menos 15 minutos de la entrada 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 tabllas 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 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 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.

- 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 las siguiente posibles verificaciones si estuviera frío y da 0,50 gauss más de los permitidos sobre la tolerancia (0,70) se procederá a penalizar al piloto con **30 segundos por pasada** realizada y se le obligará a bajar los gauss del motor con imanes delante del verificador hasta superar la verificación.

La organización podrá estipular una tolerancia mayor si así lo deciden por condiciones meteorológicas.



- CLASIFICACIONES

Será **obligación de cada club** colgar las clasificaciones de su prueba donde crea oportuno, en orden y con la escudería y coche de cada piloto a su lado. Una vez revisadas las clasificaciones se le pasarán al máximo organizador del campeonato que se encargará de actualizar la clasificación general.

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

Existirá un tramo 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.

Habrá trofeo en cada prueba al campeón del Rally en la SCRATCH.

En la **copa Escuderías** puntuarán los 5 pilotos que más puntos hayan sumado de cada escudería independientemente de la categoría, es decir, puntuarán los 5 pilotos que más puntos hayan ganado. La escudería no podrá cambiar durante el campeonato. Recibirá trofeo a mejor escudería la escudería que más puntos haya realizado a lo largo del campeonato. **Para contabilizar los puntos de la escudería ha de haber al menos 2 pilotos por escudería.**

A final de año se le sumará 3 puntos a quien haya realizado 8 de 8 pruebas, 2 puntos a quien haya realizado 7 de 8 pruebas y 1 punto a quien haya realizado 6 de 8 pruebas.

- 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 y se podrá contabilizar como descarte.

En **caso de empate** se mirará en primer lugar el número de victorias, si prosigue el empate se mirarán los segundos puestos y así sucesivamente. Si este persistiera se determinará la posición obtenida en el rally con mayor número de inscritos en la categoría correspondiente.

Este año no habrá mínimo de pruebas para optar a trofeo.

- MOTIVOS DE EXCLUSIÓN

- Conducta antideportiva considerada por la organización
- Falsificación del carnet de ruta
- Modificar condiciones de la pista.
- Manipular coches del parque cerrado sin permiso, ni propio ni ajeno.
- Acumulación de más de 5 minutos de penalización.
- Cambio de chasis, bancada o carrocería



- PENALIZACIONES POR SEGUNDOS

- Colocación del coche varias pistas delante del incidente: 10 SEGUNDOS POR PISTA
- En la verificación final por centésima excedida sobre la tolerancia: 1 SEGUNDO
- En la verificación final a partir de 2 décimas sobre la tolerancia: 30 SEGUNDOS
- Haber disputado pasadas con el coche ilegal: 10 SEGUNDOS POR PASADA REALIZADA
- Haber disputado pasadas con 5 décimas sobre la tolerancia: 30 SEGUNDOS POR PASADA REALIZADA
- Rebasar el puente con la mano o pasando el coche sin que vaya por el carril: 30 SEGUNDOS
- Empezar tarde la pasada: 10 SEGUNDOS POR PILOTO QUE LE REBASE.



- INCIDENCIAS CRONOMETRAJE

En primer lugar, bajo ningún concepto se repetirá un tramo a no ser que sea completamente imposible sacar una media de alguna manera.

- En primer lugar si se ha cronometrado alguna vuelta o hay indicios de que se hayan contado 2 vueltas en 1 sola se sacará la media de las vueltas posibles.
- Si por algún motivo se hicieran más vueltas de las normales en un tramo se hará una media con las vueltas que si haya contado el cronómetro.
- En caso de no existir ninguna vuelta cronometrada al piloto se le hará una media de sus tiempos de otras pasadas en ese mismo tramo. En caso de haber tenido alguna salida en el tramo que ha sido cronometrado se le sumarán 2 segundos por salida a la media del tiempo que se haya calculado. Si esta problemática ocurriera en la primera pasada se hará una media de los demás tiempos en dicho tramo de la categoría y se le apuntará al piloto que ha tenido la incidencia.
- Finalmente, si el culpable del no cronometraje es el propio piloto, este quedaría 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 una cifra de 30 euros** que serán devueltos en caso de que el piloto tenga razón y en ningún caso será problema de los verificadores. Si esta cifra no es abonada al organizador en ningún caso el coche pasará a verificarse a no ser que este lo crea oportuno. 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 junto con el comité de verificación.

Si la reclamación es debida a un error de verificación del coche el piloto tendrá una penalización de 30 segundos. Si no es un error de verificación y es una ilegalidad cometida por el piloto tendrá una penalización de 60 segundos.

- EN CUANTO AL ORGANIZADOR DEL CAMPEONATO

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



8.- Posibles dudas sobre los reglamentos técnicos.

Todas las dudas a la hora de verificar o posibles lagunas en el reglamento técnico RNR o SCALEAUTO serán **resueltas por el comité de verificación** correspondiente a la prueba. **Ellos tendrán la última palabra** sobre cualquier duda o reclamación por alguna observación del reglamento que no este 100% clara.

9.- Aclaraciones sobre el reglamento técnico.

- Solo se podrá pegar el motor en la zona de los tornillos o exactamente la contraria y sin excesos.
- Las bancadas que se observen con modificaciones (excepto WRC) no verificarán en ningún caso al igual que los chasis con soporte de motor en bloque.
- Cristales y Cockpit perfectamente fijados y de la manera que especifica el reglamento RNR
- La máxima tolerancia para todos los motores de todas las categorías es de 0,20 sobre los Gauss especificados en los reglamentos RNR y Scaleauto.