



## **Regulamento Desportivo 2020**

O presente Documento pretende regulamentar alguns procedimentos para a realização de provas e campeonatos de velocidade/rali/raid em Slotcar no MADCLUBslotcar.

### **1. Disposições Iniciais**

Serve o presente Regulamento Desportivo para regulamentar os procedimentos a ter em conta para a realização de provas e campeonatos de slot, bem como comportamento disciplinar e possíveis penalizações. A leitura deste documento não impede a leitura dos Regulamentos Técnicos de cada categoria e campeonatos. Qualquer piloto inscrito numa prova ou evento neste clube, concorda automaticamente na sua íntegra com o presente regulamento.

### **2. Pistas**

2.1 Velocidade - Fabricada em Plástico da marca Carrera com 6 calhas e tensão de 14 V para modelos à escala 1:32. A tensão da pista pode ser alterada para a realização de outras provas, nomeadamente com modelos à escala 1:28 e 1:24 (Plafit) ou MiniZ.

2.2 Rali/TT - Fabricadas em plástico da marca Ninco, Scx (scalextric) ou qualquer outro fabricante de pistas de slot. Sendo que ambas as marcas poderão ser utilizadas em simultâneo nas provas disputadas.

2.2.1. A tensão das pistas é feita por transformador DS, sendo que a voltagem é da responsabilidade do piloto.

### **3. Inscrições**

As inscrições para cada prova ou troféu poderão ser feitas a partir de cada segunda-feira da semana a que corresponde o dia da prova e até à hora definida pela Organização para a entrada dos veículos em Parque Fechado. Neste caso, cobrar-se-á uma taxa a definir pela Organização sobre o valor da inscrição.

## 4. Treinos Livres

Os treinos livres podem ser efetuados dentro do horário de funcionamento da pista ao público, sendo que na vertente rali/tt não são permitidos treinos nas pistas (sentido de prova).

## 5. Diretor de Prova/Rali/Raid

O Diretor é a figura máxima na organização de uma corrida. A ele cabe fazer a verificação técnica do veículo e dirigir a prova. As suas instruções devem ser seguidas pelos participantes. O Diretor de Prova deve estar identificado e pode ser coadjuvado por Comissários de Prova designados por si.

## 6. Provas

### 6.1. Velocidade

#### 6.1.1. Treinos Oficiais

Todos os participantes em qualquer prova organizada pelo “Madclub Slotcar” têm 30 minutos(prova sprint ou até 360 minutos(Resistência) de treinos oficiais para afinações gerais.O tempo de treino será dividido em 3, 5 ou 10 minutos por calha antes de cada corrida.

Por motivos de falta de tempo, o Diretor de Prova pode decidir pela alteração do tempo disponível para treinos oficiais ou que estes não se realizarão, procedendo-se de imediato à realização da prova.

#### 6.1.2. Qualificação

- Após a realização de treinos oficiais proceder-se-á à realização da qualificação.
  - A qualificação é feita apenas na primeira prova de cada campeonato.
  - A ordem de qualificação é a inversa da entrada dos modelos em parque fechado.
  - A qualificação será feita em calha a sortear, durante 1 minuto, partindo o modelo do início da recta grande.
  - A distribuição dos pilotos pelas diferentes mangas corresponderá à sua classificação na qualificação (ou no campeonato), sendo feita da seguinte forma: o primeiro classificado escolhe a calha a começar e assim sucessivamente.
  - No caso de haver menos de 12 pilotos a ordem de escolha de calha será invertida, sendo que o piloto pior classificado escolhe primeiro a calha de arranque, com o propósito do piloto mais rápido não ficar penalizado com a calha menos limpa. Assim sendo a escolha de calhas passa a ser feita pela manga dos mais lentos.
- Corrida
- Uma corrida será constituída pelo número de mangas consoante o número de inscritos, tendo cada manga, no entanto, o número máximo de 9 pilotos ou equipas, ficando ao critério do Diretor de Prova a alteração deste artigo em caso de necessidade.
  - Cada manga de 6 pilotos ou equipas (começando pelos piores classificados na qualificação ou campeonato) participará em cada uma das 6 calhas durante o tempo previsto (dependendo do tipo de prova a realizar – 3, 5, 10 ou 30 minutos, por exemplo).
  - A mudança de calha será efetuada pelo piloto que disporá de 2 minutos para acertos no modelo em corridas sprint.
  - Cada piloto ou equipa deverá assinalar com as chapas fornecidas o local onde o seu modelo parou.
  - Nas provas de resistência, a mudança de calha será da responsabilidade do Diretor de Prova, não havendo lugar a qualquer assistência ao veículo (esta deverá ser feita em tempo de corrida).
  - Em provas de resistência com número reduzido de pilotos por equipa ou equipas, a assistência ao veículo será como referenciado no artigo 6.3.3. (ex.: Campeonato noturno)
  - A ordem de mudança de calha será a seguinte: 1, 3, 5, 6, 4, 2. Este sistema proporciona que os pilotos nunca tenham o mesmo rival no mesmo lado durante a corrida.

#### 6.1.4. Classificação final

- O vencedor será o piloto ou equipa com maior número de voltas feitas.
- Na última calha da corrida, o Diretor de Prova tomará nota da secção da pista em que o modelo parou (metros).

## 6.2 Rali/TT

6.2.1 Horários de entrada em parque fechado publicados com os regulamentos particulares dos campeonatos em causa.

6.2.2. As pistas a utilizar são com desenhos/traçados novos para todos os concorrentes, não havendo treinos nas pistas oficiais (no sentido da prova). O carro zero percorrerá o circuito as vezes necessárias de modo a verificar a operacionalidade da mesma em sistema de corrente direta.

6.2.3. Qualquer prova deve ter no mínimo duas etapas

6.2.4. O horário de saída para a pista é conforme o da prova referida, sendo que o piloto escolhe em que categoria quer iniciar a prova, informando na entrega do carro em parque fechado. A saída dos carros para a prova criada pela organização, será sempre pelas classes mais lentas. (Ex TT ordem de saída de carros para o raid T1, depois T2,T5 e por fim T3.), (Ex Rali/Terra ordem de saída de carros para o Rali Vsh/clássicos, depois Grp.N, Grp.B e por fim SuperN.), (Ex Rali/Asfalto ordem de saída primeiro clássicos depois VSH e por fim Grp.B).Pode existir alguma flexibilidade da organização sempre que alguém queira correr mais cedo e não atrapalhe o desenrolar da prova.

No caso em especial dos TT, os pilotos têm de escolher como primeira classe, sempre a sua classe mais lenta, sendo as outras de livre opção (ex: 1 piloto que corra com T5/T2/T1, tem de começar pela T1 e escolher as restantes, podendo correr em segundo com o T5 se for sua opção)

A ordem de saída do Rally será conforme a entrada em parque fechado no rali, sendo que o primeiro a entregar fora dos cinco primeiros classificados do ano anterior, será o ultimo a ir para a pista antes desse grupo de cinco em ambas as etapas (os cinco primeiros classificados do ano anterior nas devidas categorias, tem a sua prioridade assegurada no primeiro rali).Neste grupo de top5 a sua saída será invertida, sendo que o primeiro classificado é o primeiro a ir para a estrada.

De salientar que um piloto não tem de esperar que todos os pilotos façam a primeira etapa, logo que haja disponibilidade de pista pode efetuar a sua segunda etapa e assim ficar livre.

Um piloto para correr em duas ou três classes só pode penalizar por atraso para participar em mais de uma classe, até ao fim da 1 etapa da 1 classe, ou por diferente ordem do Diretor de Prova.

Nas restantes provas os cinco primeiros do trofeu/campeonato tem prioridade para fazer no fim por ordem inversa sendo que o quinto do campeonato será o ultimo na pista, continuando os restantes pilotos pela sua ordem de chegada. (ex. ordem de saída para a pista por classificação no campeonato 9,8,7,6,1,2,3,4,5)

6.2.5. Após a entrada do slot em parque fechado, o slot só pode sair depois de devidamente autorizado pela organização, do mesmo modo que não é permitido o manuseamento dos carros no parque fechado quer pelo próprio piloto ou outros sem autorização.

6.2.6. Procedimento de saída para o rali. O slot tem de estar imobilizado antes do inicio da partida, na zona definida. Na 1ªetapa deve o slot ser colocado na zona da pista definida pela organização (uma volta a frente). Na 2ªetapa o slot é colocado na calha imediatamente anterior á marcação da partida.

6.2.7. Cada piloto só pode ter no máximo 2 assistentes de pista, cabendo ao piloto arranjar esses dois assistentes.

6.2.8. Compete ao piloto e aos seus assistentes o averbamento do tempo na respectiva caderneta.

6.2.9 **Procedimento por falha do cronómetro**, quando não fica o tempo averbado no cronometro da classificativa, ou quando o cartão não registou o tempo e houve visualização dos dois ou três primeiros dígitos/ segundos do cronometro xx,???:xx,x?? é atribuído o tempo xx,500 milésimos, enquanto no caso do cartão e/ou cronometro não funcionar, piloto repete com um intervalo mínimo de três pilotos.(caso possível)

6.2.10. **Cada pista tem tempo máximo**, sendo o mesmo atribuído pela organização. Em caso do competidor ultrapassá-lo é anotado esse tempo máximo na sua caderneta como tempo da classificativa, passando o competidor para a pista seguinte.

6.2.11. Em **caso de empate** na Classificação Geral da Prova, este será desfeito com o tempo averbado na primeira classificativa entre os mesmos. Caso persista passa-se a seguinte e assim sucessivamente até ser desfeito o mesmo.

#### 6.2.12 **Assistências em prova**

É admitido dar pequenas afinações no Slot de pista para pista, desde que:

- Não interfira nem atrase no bom desenrolar a prova (faça a mesma parar entre corredores);
- É permitido ao piloto a estar no local definido para tal situação manipular o seu Slot afim de executar as suas reparações/alterações **quatro minutos antes da sua saída** para competir, tendo para o efeito **três minutos** para manusear, penalizando o tempo que ultrapasse o mesmo. Se houver alguma impossibilidade, o piloto tem de colocar o seu slot na zona delineada para o efeito pegando no mesmo quando estiver reunidas as condições para voltar à competição (não pode estar com o mesmo na mão enquanto espera).
- Após a saída do mesmo do parque assistências não é permitido substituir nenhum órgão do Slot, caso aconteça será penalizado com a respectiva penalização adequada, à exceção de lhe ser permitido pelo responsável máximo da prova. Podendo-se abrir sem retirar a carroçaria, em chassis que o permitam (WRC / WRS) entre classificativas.
- Na entrega dos slots para Parque Fechado os mesmos têm que ter todos os seus órgãos secos, inclusive os pneus. Em caso de dúvida a organização passa o slot por uma folha de papel branca.
- Após a entrada dos slots em Parque fechado, **só é permitido a limpeza de pneus** na zona demarcada com material fornecido pela organização (fita cola de papel ou gasolina de esqueiro) antes da saída para a competição. Na transição das classificativas poderá passar os dedos nos pneus, desde que não contenha qualquer aditivo nos mesmos e não atrase o desenrolar da mesma.

6.2.13 Na vertente Rali ou TT será permitido um piloto até 11 anos(infantil) repetir a viatura, com a finalidade de trazer mais jovens pilotos e reduzir custos numa fase inicial.

6.2.14 No caso de um piloto querer zero pontos no fim de um rali por opção, tem de se manifestar por escrito essa intenção ao director de prova.

## 7. Empates

### 7.1 Prova

Em caso de empate proceder-se-á da seguinte forma: em primeiro lugar ter-se-á em atenção o número de voltas mais rápidas durante a corrida, isto é, entre os empatados, vencerá quem tiver efetuado a volta mais rápida nas diferentes calhas. Em segundo lugar, considerar-se-á a volta de qualificação, isto é, o piloto com a volta mais rápida será o vencedor. Este segundo procedimento só entrará em vigor se o empate persistir ou se não houve registo de voltas mais rápidas durante a corrida.

Em caso de empate num rali o desempate será quem ganhou a ultima PEC e se persistir a PEC anterior.

## 7.2 Campeonato/ Troféu

Em caso de igualdade pontual após deitar resultados fora, se assim estiver estipulado, o desempate far-se-á primeiro, pela quantidade de vezes em que o piloto acumulou 1º lugar, 2º lugar e assim sucessivamente, se persistir o caso de desempate será o melhor resultado na última prova do campeonato/ troféu.

## 8. Pistadores (velocidade)

8.1. A função dos pistadores será a de colocar os modelos na calha respectiva, no caso de estes saírem durante a prova.

8.2. Todos os pilotos ou equipas devem ser pistadores depois ou antes de terem competido, dependendo da sua manga de corrida.

8.3. O lugar de pistagem durante a prova é escolhido pelo piloto/equipa, pois nas corridas sprint será aquele que começar a prova (sem alterar, sempre o mesmo) e nas resistências a calha em que corre.

8.4. Em caso de incumprimento por parte de um piloto, proceder-se-á a uma **penalização de 5 voltas**.

8.5. Em caso de incumprimento por parte de uma equipa, proceder-se-á a uma **penalização de 20 voltas** a descontar ao total de voltas de cada calha em que tal tenha acontecido.

## 9. Assistência ao Veículo (velocidade)

9.1. Será proibida qualquer modificação ao veículo uma vez tenha sido verificado e entregue para Parque Fechado. A exceção das rodas (corrida Sprint)

9.2. A assistência pode ser feita durante a mudança de calhas, no caso de corridas tipo sprint, ou durante o tempo de corrida, no caso de corridas tipo resistência.

9.3. A quebra de peças de carroçaria implica a paragem do veículo para colagem ou substituição, no decorrer da manga em questão no caso de provas de resistência; nas provas de sprint, a colagem deve ser feita na mudança de calha, no período de assistência ao veículo. As peças quebradas podem ser fixadas com fita-cola ou outro material semelhante.

## 10. Material de Substituição (Velocidade)

10.1. É permitido a utilização de material de substituição apenas nas provas de Resistência. Este material inclui chassis, motor, jantes, eixos e pneus de reserva.

10.2. No caso de ser necessária a substituição de chassis, este pode estar já preparado, devendo, no entanto, serem utilizados os seguintes elementos do chassis a substituir: motor, patilhão, eixos e jantes.

10.3. Qualquer material utilizado em corrida deve ser sujeito a prévia aprovação pelo Diretor de Prova.

## 11. Parque Fechado – Verificações Técnicas (velocidade)

11.1. O Parque Fechado é o local designado pelo Diretor de Prova onde estarão todos os veículos inscritos e onde se procederá à Verificação Técnica.

11.2. Os veículos deverão entrar em Parque Fechado até 15 minutos antes da hora estipulada para a realização da prova.

11.3. Após os treinos oficiais o Diretor de Prova procederá à verificação técnica de todos os veículos, Admitindo apenas aqueles que cumpram com o estipulado no respectivo Regulamento Técnico.

11.4. Os veículos que não cumpram com algum ponto do estipulado no respectivo Regulamento Técnico deverão ser devolvidos ao piloto ou equipa para regularização, após o que serão verificados de novo. Os pilotos ou equipas terão um máximo de 10 minutos para procederem às alterações necessárias e voltarem a entregar o veículo para nova verificação. No caso de incumprimento, caberá ao Diretor de Prova decidir o tipo de penalização a impor ao piloto ou equipa sendo que poderá acarretar a desqualificação ou não poderá ser inferior a 5 voltas para corridas de sprint e de 30 voltas para corridas de resistência.

11.5. Após a verificação técnica, os veículos verificados permanecerão em Parque Fechado, não podendo ser manipulados por ninguém a não ser pelo Diretor de Prova ou pelo responsável do Parque Fechado.

Penalizações:

1.ª vez — 10 voltas;

- 2.<sup>a</sup> vez — 50 voltas;
- 3.<sup>a</sup> vez — desqualificação.

## 12. Boxes (Velocidade)

- 12.1. As boxes têm capacidade para 6 pilotos ou equipas, no máximo.
- 12.2. Somente os pilotos que vão participar na manga a decorrer poderão ocupar o seu lugar nas boxes.
- 12.3. No final de cada manga, os pilotos ou equipas devem arrumar o seu equipamento e disponibilizar o espaço aos pilotos da manga seguinte.
- 12.4. Só é permitido o acesso à zona das boxes aos pilotos que estão a participar na respectiva manga.

## 13. Pontuação

- 13.1. Para cada prova serão atribuídos pontos dependentes da posição ocupada pelo piloto ou equipa no final da mesma. Assim, para o vencedor serão atribuídos 20 pontos, para o 2.<sup>o</sup> classificado 18 pontos, para o terceiro classificado 16 pontos, para o 4.<sup>o</sup> 15 e assim sucessivamente de ponto em ponto.
- 13.3. Nos campeonatos com cinco provas conta os melhores quatro resultados. Nos campeonatos com 7 provas conta os melhores seis resultados. Nos campeonatos com 6 provas conta os 5 melhores resultados.

## 14. Penalizações/Velocidade

- 14.1. Uso de aditivos para pneus não autorizados — Desqualificação.
- 14.2. Colocação do carro em pista com pneus molhados:
  - 1.<sup>a</sup> Vez — advertência e limpeza do aditivo autorizado em excesso;
  - 2.<sup>a</sup> Vez — 5 voltas— corridas sprint; 30 voltas— corridas resistência;
  - 3.<sup>a</sup> Vez— desqualificação.
- 14.3. Assistência ao carro fora da zona de boxes:
  - Sprint — 10 voltas;
  - Resistência — 50 voltasNo caso do carro se imobilizar por avaria e não puder deslocar-se por seus próprios meios para a zona de boxes, será entregue pelo pistador mais próximo ao piloto ou mecânico que o deverá recolocar em pista na zona de boxes.
- 14.4. Manuseamento dos carros em parque fechado/prova sem autorização do Diretor de Prova:
  - Sprint— 10 voltas;
  - Resistência — 50 voltas.
- 14.5. Comportamento anti-desportivo e condução anti-desportiva:
  - 1.<sup>a</sup> Vez — advertência verbal;
  - 2.<sup>a</sup> Vez — desqualificação.
- 14.6. Órgãos mecânicos
  - Jantes — 20 voltas
  - Veios — 10 voltas
  - Motor — 100 voltas
  - Bronzes - 50 voltas
  - Pneus — 100 voltas
  - Patilhão — 30 voltas
  - Outros órgãos não explícitos — 10 voltas
- 14.7. Excesso de tempo de pilotagem:
  - Sprint - 10 Voltas cada Manga
  - Resistência – 50 Voltas cada Manga
- 14.8. Conduta anti-desportiva, distúrbios durante e após o evento do próprio ou para com outros, pôr em causa o bom nome do clube – exclusão do evento

## 15. Penalizações Rali/TT

### EXCLUSÃO DO EVENTO ou CAMPEONATO

- Conduta anti-desportiva
- Distúrbios durante e após o evento do próprio ou para com outros
- Pôr em causa o bom nome do clube e/ou seus associados
- Falsificação dos dados ou da caderneta
- Alteração das pistas premeditadamente ou intencionalmente
- Qualquer competidor que seja detectado a percorrer as pistas antes da competição
- Retirada do Slot do Parque Fechado sem autorização da organização
- Manipulação do carro, não autorizada ou em local não definido para tal
- Comando não regulamentado
- Uso de ímanes suplementares ou irregulares
- Carroçaria e vidros não regulamentados (WRC) ou modificado (S/N, N)
- Modificações não permitidas (incluído a falta de cremalheira/pinhão em transmissão 4x4 que o comporte de origem em Gr. N)
- Chassis deformado ou forçado.
- Acumulação de mais de 8 minutos de penalização reais (80 segundos prova)
- Uso de qualquer elemento proibido.

### Outro tipo de Penalizações:

- Partida fora a sua hora ideal **10seg** por **minuto/Piloto**;
- Atraso no controlo horário (mudança de pista e colocação do slot no final em parque fechado) – **10seg** p/minuto
- Colocação premeditada do slot fora do local de despiste – **5seg** p/situação;
- Saída lançada continuada – **10seg**
- Qualquer situação não específica no regulamento mas que lese os competidores ou o conceito para que este regulamento foi feito a organização é soberana a averbar de **10seg** a **60seg**.
- Mudança de motor – **30seg**
- Pilotos e habitáculo não diferenciado claramente (3D) – **20seg**
- Perca de nº de porta – **10seg (1º advertência; 2º aplicação da penalização)**
- Jantes coberta parcialmente ou diferentes do regulamentar - **10seg**
- Incumprimento das medidas e carroçaria, pneus e eixos – **10seg**
- Qualquer situação de reparação/limpeza ou mudança no carro fora do local apropriado – **20Seg**;
- Rodas que não tocam ou giram livremente – **20seg**
- Alteração de chassi nos encaixes dos bronzes - **30seg**
- Mecânica a vista ou falta de habitáculo – **30seg**
- Incumprimento do peso mínimo nas categorias/grupos onde se aplique - **10seg por cada gr**
- Eixos, basculantes, patilhão e pneus não permitidos – **30seg por órgão mecânico**

## 16. Reclamações

Se por qualquer motivo um piloto ou equipa desejar formalizar uma reclamação à Organização para a verificação de algum veículo concorrente ou outro qualquer assunto, poderá fazê-lo por escrito, dirigindo-a ao Diretor de Prova e acompanhando-a de uma taxa de 50 €. A reclamação deverá ser feita até o fim da prova (velocidade) e/ou do Rali/TT.

## 17. COMANDO:

- O mesmo faz parte do conceito de rally juntamente com o Slot, por isso obedece exactamente ao mesmo regulamento quer técnico quer disciplinar (é como de o Slot se tratasse).
- Livre de qualquer fabricante de Slot e comandos;
- Em caso de avaria pode substituir o mesmo por outro, durante a prova. Caso queira reparar em pista terá que ser nas mesmas regras vigentes para os slots (como de um Slot se tratasse).

## 18. Prémios

18.1 Três primeiros classificados de cada classe no fim de cada campeonato, 1º Infantil (quando existir nessa classe) e 1º Feminino (quando existir nessa classe).

18.2 Para um piloto/equipa ser premiado tem de pelo menos ter terminado 3 provas (ficando ao critério da organização entregar prémio ou não, se esse numero for inferior a 3)

## 19. Direitos do Organizador

19.1. O Organizador tem o direito de modificar os Regulamentos Desportivo e Técnico mediante anexos afixados no placard oficial de competição e/ou pagina na web.

19.2. O Organizador tem o direito de recusar a entrada/inscrição ou permanência de pilotos ou espectadores considerados problemáticos para o bom funcionamento da Prova, sem necessidade de dar nenhum tipo de explicação prévia.

19.3. O Organizador tem o direito de deixar ao critério do Diretor de Prova a resolução de casos omissos neste ou noutro Regulamento. O Diretor de Prova pode recorrer à ajuda de outros participantes no que respeita a resolução dos referidos casos omissos.

19.4. O Organizador tem o direito de usar fotos e imagens para promover a modalidade ou tirar qualquer dúvida durante os eventos.