

## **REGLAMENTO DEPORTIVO ANGULAR-3g – (Actualizacion 2026)**

### **ORGANIZACIÓN:**

El club Asociación Slot la Cañada (ASLAC) organiza su campeonato ANGULAR-3g - 2026.

La organización siempre estará formada exclusivamente por personal del club, que pondrá a disposición de cada prueba los recursos humanos que se estimen oportunos para cada una de ellas, siempre perfectamente identificados para distinguirlos del resto de personal del club.

El campeonato constara de 4 pruebas según se contempla en el calendario oficial de ASLAC, publicado en su página web.

Todas las noticias referentes a este campeonato serán publicadas en la web de ASLAC, siendo esta junto a sus otros medios de comunicación en la red, las únicas fuentes oficiales donde se publicara cualquier cambio que se realice en cualquier aspecto que afecte al desarrollo de nuestro campeonato.

No tendrá ningún valor oficial las noticias que aparezcan en los foros, blogs o similares, si no están confirmadas en nuestra web oficial.

### **DIRECTOR DE CARRERA:**

Es la persona designada por la organización cuya misión es controlar el funcionamiento de la carrera.

Es el máximo responsable de la misma, haciendo cumplir en todo momento los reglamentos. Todas las decisiones son potestad exclusiva de él, siendo estas inapelables.

Estará acompañado de dos comisarios, también miembros del club, donde uno de ellos realizara las funciones de control de cronometraje y otro que será el responsable del parque cerrado y control de tramos.

### **COCHES ADMITIDOS:**

En el reglamento técnico de esta prueba se especifica los coche admitidos en su punto primero.

**PISTA:**

Las pruebas de este campeonato se disputaran sobre 5 tramos de material NINCO y siempre en asfalto.

No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar la adherencia establecida por la organización.

No se podrá modificar las condiciones de los tramos por ningún participante y solo la dirección de carrera podrá modificar cualquier aspecto según su criterio y solo para el buen funcionamiento del rally.

Si un neumático manchase la pista o dejase restos de humedad o similar, el vehículo será expulsado de la prueba.

**TRAMOS:**

Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en ellos.

Para verificar su buen funcionamiento, el “coche cero” de la organización pasara por todos los tramos que componen el rally antes del inicio de la prueba, controlado mediante una caja reguladora de voltaje, o bien por un piloto que no vaya a participar en la prueba.

Si el “coche cero” recorre correctamente todos los tramos que componen el rally, otorga pleno derecho al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de los tramos.

Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado íntegro. El no poder recorrer el tramo o hacerlo sin carrocería conllevará la aplicación del tiempo máximo.

**ETAPAS Y SECCIONES:**

El desarrollo de cada uno de los rallies que compone el campeonato de ANGULAR-3g de ASLAC, consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos clasificatorios.

Para ello se realizara una única etapas o corte, el día asignado y horario establecido en el calendario de ASLAC publicado en su web.

Un recorrido completo por todos los tramos del rally forma una sección o pasada. Todos los rallies del campeonato estarán formados por tres secciones o pasadas.

### **POWER - STAGE:**

El campeonato de ANGULAR-3g, contemplara un tramo para la power-stage elegido por la organización antes de la disputa del rally. Cualquiera de los montados para el rally puede ser el seleccionado para la disputa de la power – stage.

La power-stage siempre se realizara en la tercera pasada.

Los puntos extras para los pilotos que consiguieran los tres mejores tiempos serian:

1º - 3 Puntos

2º - 2 Puntos

3º - 1 Punto

### **PREINSCRIPCIONES:**

La preinscripción a cada rally del campeonato se deberá hacer a través de la web oficial de ASLAC.

Se habilitara un apartado para cada prueba del campeonato, donde se abrirán las inscripciones el lunes anterior a la prueba a disputar y su horario de apertura serán las 21:00 horas.

Sera de obligado cumplimiento inscribir los siguientes datos. Nombre, apellidos, coche, club o equipo.

### **ORDEN DE SALIDA:**

El orden de salida de la **primera sección o pasada** en las distintas pruebas del campeonato será el siguiente:

**En la primera prueba** el orden de salida será inverso a la inscripción.

**En las sucesivas pruebas** del campeonato el orden de salida para **los pilotos que tengan puntuación**, será según clasificación de mayor a menor puntuación.

Para aquellos **pilotos que no tuvieran puntuación**, al no haber disputado ninguna prueba, el orden de salida será inverso a la inscripción y siempre saldrán por **detrás** de los pilotos con puntuación en la categoría que vayan a disputar.

El orden de salida de la **segunda sección o pasada** en las distintas pruebas del campeonato será por “scratch de la 1º sección”.

“La organización del campeonato tiene la potestad de modificar el orden de salida o la confección de los distintos grupos que disputan el rally, para asegurarse del correcto desarrollo de la prueba, siempre que considere que no perjudica a ningún participante”.

**HOJA DE TRAMO:**

Durante la disputa del rally existirá en cada uno de los tramos que forman parte del rally su respectiva “hoja de tramo”.

En esta hoja cada piloto o uno de sus ayudantes deberán apuntar el crono realizado en el tramo en cada una de las secciones o pasadas realizadas al mismo. Junto al crono, se deberá marcar el dorsal y categoría del coche.

La no ejecución de esta norma llevara la consiguiente penalización según lo establecido en la tabla de penalizaciones.

**ASIGNACION DE DORSALES:**

El coche de cada uno de los participantes estará identificado con un dorsal adhesivo proporcionado por la organización que deberá colocarse en un sitio visible del vehículo, y deberá conservarse hasta que el director de carrera determine el final de la prueba.

**CONTROL HORARIO:**

Habrà un tiempo, determinado por la organización, para recorrer todos los tramos. Una vez acabada la etapa, el participante tendrá que llevar el coche al parque cerrado.

Si un piloto llega al tramo y se encuentra con pilotos precedentes que le impiden disputarlo, deberá ponerlo en conocimiento del director de carrera.

El retardo en la entrega del coche a parque cerrado conlleva penalización según lo establecido en la tabla de penalizaciones.

**CRONOMETRAJE DE TRAMOS:**

Cada tramo dispone de un sistema automático de cronometraje, el cual cortara la corriente de la pista una vez finalizado el mismo.

Una vez puesto el cronometro en marcha, no se podrá repetir el tramo bajo ningún concepto. Esto implica que en caso de fallo de cronometraje o cualquier otro error ajeno al piloto, será el director de carrera el que asigne un tiempo a ese tramo de forma que su decisión es inapelable y firme, utilizando para ello una media ponderada:

1º - Si el piloto diese una vuelta de más a un tramo, se dividirían las vueltas dadas y se multiplicaría por las que debió dar.

2º - Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, pero existiese cronometrada una o más vueltas consideradas completas, se calcularía el tiempo sacando la media de las vueltas cronometradas y multiplicandas por las vueltas que debería haber dado al tramo.

3º - Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, y tampoco existiese cronometrada una o más vueltas consideradas completas, se aplicaría la media respecto a los tiempos obtenidos en ese tramo en las demás secciones o pasadas.

4º - Si no se pudiese contabilizar el tiempo del tramo, y tampoco existiese cronometrada una o más vueltas consideradas completas, y tampoco se pudiese obtener la media respecto a los tiempos obtenidos en ese tramo en las demás secciones o pasadas al ser esta la primera, se deberá repetir el tramo para obtener un primer crono.

5º - No se aplica media ponderada si es el piloto el responsable del error de cronometraje. En este caso, la primera vez seria sancionado con el tiempo máximo establecido en el tramo y para el segundo o sucesivos, será expulsado del rally tal como se indica en la tabla de penalizaciones.

Cada piloto tendrá la obligación de apuntarse el tiempo realizado en la hoja de tiempos presente en cada tramo.

No se podrá borrar el tiempo del cronometro una vez terminado el tramo, de forma que será el piloto inmediatamente siguiente en tomar la salida, el que podrá comprobar que el tiempo del crono y de la hoja de tramo es el mismo. De no coincidir cronometraje de hoja y crono, el piloto deberá avisar al director de carrera para sancionar al piloto que no cumpla esta norma tal como se indica en la tabla de penalizaciones.

#### **INICIO DEL TRAMO:**

La organización acotara una zona del trazado previa a la salida que el piloto aprovechara como aproximación a la misma. En ningún caso servirá de entrenamiento ni se podrá utilizar en más de una ocasión en cada tramo.

Antes de tomar la salida, el coche deberá estar completamente parado, no más lejos de 10 cm del sensor del cuentavueltas.

#### **TIEMPO MAXIMO:**

El tiempo máximo para recorrer cada uno de los tramos se fija en 120 segundos.

Si un piloto supera este tiempo en alguno de los tramos, se le anotara en el carnet de ruta el tiempo máximo, sin finalizar el tramo.

### **CLASIFICACION FINAL DE CADA PRUEBA:**

Los ganadores del rally o de cada categoría, son los pilotos que obtengan el menor tiempo una vez sumados los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados, más el total de penalizaciones si las hubiese.

En caso de empate al final del rally, decidirá el mejor tiempo en el primer tramo de la 1ª sección o etapa. Si el empate persiste, se compararán los tiempos en los tramos 2º y así sucesivamente.

### **VOLTAJE:**

Se competirá al voltaje entregado por las fuentes de alimentación existente en las instalaciones del club ASLAC.

El voltaje es variable, ajustable a voluntad antes o durante la realización del tramo por el mismo piloto. Se permite el uso de cualquier dispositivo externo que ayude a regular el mando.

### **CONEXIONES Y MANDOS:**

Cada pista estará equipada con conectores del tipo banana: rojo, negro y blanco, para que cada piloto pueda utilizar su propio mando.

Tanto el mando como los cables y las cajas reguladoras de voltaje son libres. Cualquier fallo en el mando del piloto será considerado como una avería del coche. Los fallos en los mandos o cajas reguladoras que pudiera prestar la organización a los pilotos que no dispusieran de uno, serán considerados como avería de pista.

Solo se considera mando o caja reguladora prestada por la organización a aquellos que se entregan a los pilotos bajo la supervisión del director del rally y que son propiedad de ASLAC.

### **PARQUE CERRADO:**

Antes del comienzo de cada etapa y después del final de esta, el coche de cada participante deberá volver al parque cerrado, donde no podrá ser manipulado por nadie, incluyendo pilotos y organización, excepto el responsable del parque cerrado.

El coche deberá entrar en condiciones de carrera. (Incluidos los neumáticos).

Durante los cuatro minutos previos a la salida, el piloto podrá efectuar las reparaciones que crea oportunas delante de un comisario de la organización.

## **VERIFICACIONES:**

La organización podrá verificar los coches participantes en cualquier momento del rally para comprobar que cumplen el reglamento técnico.

Si se detectan anomalías, se aplicaran las penalizaciones correspondientes. Al final de cada prueba se verificaran los tres primeros clasificados de cada categoría y los que la organización considere oportuno.

## **ASISTENCIAS:**

La función de las asistencias, será la de poner los coches en el carril si estos se salen durante el recorrido de los tramos.

Cada piloto debe realizar los tramos con un máximo de 2 \*asistencias\*. En el momento que un piloto inicia la sección o etapa con sus dos asistencias, estas son consideradas como parte del equipo de dicho piloto, y como tal, sus actos son responsabilidad del piloto.

Todos los participantes tienen la obligación de hacer de asistencia a otros pilotos. El incumplimiento de esta norma será motivo de exclusión tal como se indica en la tabla de penalizaciones.

También es trabajo de la asistencia el informar de cualquier incidencia o anomalía que pudieran detectar durante su labor de asistente.

\*“La organización del campeonato tiene la potestad de modificar el número máximo de asistentes para un piloto, siempre en un número no inferior a 2, para asegurarse del correcto desarrollo de la prueba, siempre que considere que no perjudica a ningún participante”.\*

\*“La organización del campeonato tiene la potestad de determinar si la prueba se corre adjudicando ella las asistencias a los pilotos participantes, o bien, determinar que cada piloto elija sus asistentes entre el resto de pilotos que disputan la prueba o gente ajena a la prueba que formen parte del equipo del piloto, todo ello para asegurarse del correcto desarrollo de la prueba, siempre que considere que no perjudica a ningún participante”.\*

## **SALIDAS DE PISTA:**

La colocación de los coches salidos de pista se deberá realizar en el mismo sitio del incidente. En caso contrario, se sancionara al piloto con 10 segundos por pista avanzada tal como se indica en la tabla de penalizaciones.

Durante la disputa de un tramo cronometrado, el coche deberá conservar en todo momento la carrocería enganchada al chasis y recorrer el tramo por sus propios medios.

El incumplimiento de esta norma será penalizado con el tiempo máximo del tramo en cuestión.

## **MANIPULACIONES Y REPARACIONES DEL COCHE:**

**Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento**, siempre que este homologado, ya sea para ponerlo a punto o reparar en caso de accidente, **exceptuando carrocería y chasis**.

**El motor podrá ser cambiado, aunque este cambio conlleva penalización** reflejada en la tabla de penalizaciones.

Cualquier manipulación únicamente podrá efectuarse:

- Delante del responsable del parque cerrado o director de carrera, cuatro minutos antes de cada sección o pasada.
- Delante de un verificador, jefe de tramo o director de carrera, antes o después de efectuar un tramo. En ningún caso esto podrá ralentizar la prueba y obstaculizar a los pilotos que le siguen en el rally. En el caso que la reparación no se haya terminado, y el piloto siguiente llegue a tramo, se dará tiempo máximo en ese tramo al piloto que efectúa la reparación y este pasará al siguiente tramo para continuar con su reparación.
- Delante de un organizador o director de carrera y previa autorización del director de carrera, en caso de avería grave (solo si el vehículo está incapacitado para seguir). Se requiere además el permiso explícito del responsable del parque cerrado o director de carrera, que indicara el lugar para realizar dichas reparaciones. Una vez reparado el coche, volverá a parque cerrado, dando por concluida la sección y anotándose tiempo máximo por cada tramo que no se haya podido concluir.
- En cualquier caso no se podrá manipular el vehículo fuera de la zona de pistas o fuera de la vista de la organización. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante tal como se indica en la tabla de penalizaciones.
- Antes del comienzo de un tramo se permite limpiar neumáticos, siempre que para ello no se utilicen líquidos o aditivos y estos permanezcan secos. Se deberá informar al director de carrera del producto o sistema de limpieza que se va a utilizar para que dé su aprobación.

## **PUNTUACIONES:**

Para la clasificación de cada rally y para el campeonato final, se sigue el siguiente sistema de puntuación.

- Se puntúa según la siguiente relación, siempre y cuando se termine el rally completo. En caso de retirada o abandono de una prueba, no se optará a ninguna puntuación.



1º - 25 Puntos.

2º - 20 Puntos.

3º - 16 Puntos.

4º - 13 Puntos.

5º - 11 Puntos.

6º - 10 Puntos.

7º - 9 Puntos.

8º - 8 Puntos.

9º - 7 Puntos.

10º - 6 Puntos.

11º - 5 Puntos.

12º - 4 Puntos.

13º - 3 Puntos.

14º - 2 Puntos.

15º y sucesivos - 1 Punto.

Los puntos extras para los pilotos que consiguieran los tres mejores tiempos en la power-stage serán:

1º - 3 Puntos

2º - 2 Puntos

3º - 1 Punto

Para poder optar a premios finales del campeonato, no se exige haber disputado un mínimo de pruebas. Todas las pruebas son computables para la puntuación final del campeonato.

En caso de empate a puntos al finalizar el campeonato, la clasificación se decidirá a favor del piloto con más primeros puestos, si persiste el empate la clasificación se decidirá a favor del piloto que tenga más segundos puestos, y así sucesivamente. Si aun así persiste el empate, la clasificación se decidirá a favor del piloto que en el último rally de la temporada, y en el 1º tramo de la primera pasada, hubiera hecho el tiempo más rápido. Si el empate persiste, se compararán los tiempos en los tramos 2º y así sucesivamente.

### **CLASIFICACIONES:**

Dentro del campeonato ANGULAR-3g – 2026 de ASLAC se establecen una única clasificación.

- ANGULAR-3g

### **TROFEOS:**

Obtendrán trofeo el primero, segundo y tercer clasificado de cada categoría.

Para obtener trofeo en una de las tres primeras posiciones de la clasificación, el piloto debe al menos haber disputado 3 de las 4 pruebas que componen el campeonato.

Además deberán haber disputado el campeonato al menos 3 pilotos con 3 pruebas disputadas para poder obtener trofeo.

La entrega de trofeos se realizara una vez finalizado el campeonato el día indicado por el club ASLAC y previa publicación en su web oficial.

### **RECLAMACIONES:**

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación, esta se deberá realizar por escrito dirigida al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 50€, hasta cuando el director de carrera de por terminada la competición, al terminar el ultimo piloto en el último tramo como máximo. En caso que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

### **PENALIZACIONES:**

Las penalizaciones serán en forma de tiempo añadido al crono total de la prueba, exceptuando los casos que esta implique una exclusión directa.

Las penalizaciones pueden ser administrativas o técnicas, y están enumeradas al final de este reglamento.

### **DERECHOS DE LA ORGANIZACION:**

La organización se reserva el derecho de:

- Mantener la validez de este reglamento deportivo, para la competición de este año, así como para años venideros mientras no se realice una actualización del mismo publicada en la web oficial de ASLAC.

- Modificar o ampliar este reglamento mediante la publicación de los anexos necesarios, los cuales serán publicados en la web oficial de ASLAC.
- Derecho de admisión de cualquier inscripción o la entrada de espectadores al recinto sin ninguna explicación previa.
- Derechos sobre la publicidad de la prueba, así como del material escrito y audiovisual que se obtenga con plena potestad sobre las copias.
- La organización no se hace responsable de los daños ocasionados a personas o cosas por parte de terceros.

#### **ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES:**

El hecho de inscribirse a cualquier prueba del campeonato de clásicos de ASLAC supone el conocimiento y aceptación del presente reglamento.

La organización se reserva el derecho de rechazar cualquier inscripción sin necesidad de dar ninguna explicación.

**Los casos no previstos en este reglamento serán determinados por la organización.**

#### **PENALIZACIONES ADMINISTRATIVAS:**

En casos donde varias penalizaciones puedan ser aplicadas, será impuesta la de mayor grado.

##### **Exclusión:**

- Conducta antideportiva.
- Falsificación o no cumplimentar hoja de tramos.
- Modificación de las condiciones de la pista.
- Borrado tiempos de los cronos.
- Repetir un tramo cronometrado.
- Manipulación del coche fuera del parque cerrado sin permiso.
- Acumulación de más de 5 minutos de penalización.
- No realizar asistencias al resto de pilotos.

##### **Penalizaciones temporales:**

- Retraso en la entrega del parque cerrado 10" por minuto de retraso.
- Retraso en la llegada al control horario 10" por minuto de retraso.

- Perdida del dorsal 10".
- Colocación de un coche salido en un lugar diferente 10" por tramo de pista avanzada.
- Dejarse adelantar por otro participante 10" por coche.
- Empujar el coche más de 10 pistas en un mismo tramo sanción de tiempo máximo del tramo.
- Salida lanzada 10" por tramo de pista.
- Disputa de un tramo cronometrado, sí que el coche conserve la carrocería enganchada al chasis o no recorra el tramo por sus propios medios sanción de tiempo máximo del tramo.

#### **PENALIZACIONES TÉCNICAS:**

Están descritas en el reglamento técnico.

