

PARMA GTP Super16D (1:24)**REGLAMENTO TÉCNICO****1-. MODELOS ADMITIDOS:**

Se admiten todas las carrocerías tipo GT, Gr.C, GTP o WSC de las marcas PARMA o BETTA. Todas las demás quedan prohibidas

PARMA-PSE: Ferrari F40, Porsche K-8, Kudzu WSC, Dodge Viper, Chevrolet Camaro, Mazda GTP, Ferrari 333SP WSC, Mercedes CLK, Mercedes CLK-GTR, Porsche 911 GT1, Porsche 911 GT1'98, Intrepid, Magnum WSC, Intrepid SS, Audi R8R-SS, Audi R8R WSC, Ultimate Intrepid, Toyota TS-010, Courage WSC, R&S WSC, Lola WSC.

BETTA: Bugatti EB110, McLaren F1GT'94, Marcos LM500, Ferrari F50, Kremer K8, Porsche 911 GT1, Lotus Spirit V8, Lister Storm, Porsche WSC, Lotus Elise GT1, McLaren F1GTR, Peugeot LM'96, Mercedes CLK, Toyota Gt-One, Porsche 911 GT1'98.

2-. CARROCERIA :

ESCALA: 1/24 debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en Lexán.

DIMENSIONES: Visto desde arriba o a través de las ventanillas la carrocería deberá cubrir todas las partes mecánicas del coche incluidas las ruedas, motor, transmisión y la guía. Debiendo cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose en reposo con las 4 ruedas en la superficie de la pista.

DECORACIÓN: Libre mientras no sea transparente. Quedan prohibidos los alerones suplementarios así como paredes aerodinámicas y demás componentes que la carrocería no lleve de serie.

HABITACULO: Se suministra conjuntamente con el piloto.

PILOTO: El propio de la carrocería. O las Ref. #809, #807 o #808 de PARMA

· El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con este puesto en pista, situado en la posición lógica de conducción.

· Pintado lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Flexi-Car (#583, #588, #588L), Flexi-2 (#594 A, #595, #596, 596B), Flexi-3 (#601, #601B, #606) O Flexi-4 (#579) fabricados por la marca PARMA sin modificación.

ACCESORIOS Y SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los recambios de los chasis Flexi, Flexi-2, Flexi-3 y Flexi-4 de

Parma-Pse (referencias: 583-A, 588-A, 588-B, 588-C, 594, 595-A, 595-B, 595-C, 596-A, 601-C, 601-HW, 601-LW, 606-A, 606-B, 606-W) que sin modificación alguna puedan montarse sobre el chasis elegido.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: Homologado mientras esté bien fijado al chasis por sustancias adhesivas en la parte superior de éste y no modifique la estructura original del chasis.

SOPORTE DE GUIA: Original.

SOPORTE DE EJES: No pueden ser modificados.

4-. TRANSMISION:

TIPO: Mecánico con piñón y corona.

PIÑÓN: Libre en número de dientes y material.

CORONA: Libre en número de dientes y material.

SISTEMAS DE FRENADO: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

5-. EJES:

EJES: Son de libre elección tanto el delantero como el posterior pero deben ser rígidos y no huecos. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura de los ejes. Las ruedas pueden girar libremente en el.

COJINETES: Procedencia Libre, fabricados en Bronce ("Oilites"). Se permite que pueden ir soldados al chasis. Prohibidos los rodamientos a bolas. No se permite modificarlos para albergar ejes de mayor o menor diámetro. No se permite modificar el chasis para albergar alguno de los cojinetes citados.

6-. RUEDAS:

DELANTERAS : Libres. Deben ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.

POSTERIORES: Libres. Deben ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería. Deberán cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. Si se usan aditivos para aumentar la adherencia, estos no pueden ensuciar la pista y el neumático debe estar completamente seco antes de entregar el coche a parque cerrado o antes de ponerlo en pista.

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libre.

GUIA: Solo esta permitida una guía, en la posición original que el chasis tiene destinado para ella. De marca libre.

TRENCILLAS: Libres.

8-. MOTOR

FABRICANTE: PARMA Super 16D ref. #502, #499, PSE # 72016 (no esta permitido el uso de los inducidos 16D o Deathstar). El inducido puede ser cualquiera de la gama Super 16D siguiente: #502AU, #502-T, #502-TU, #72004-U, #72008, #72016.

CARACTERISTICAS: Este será de serie sin modificación alguna debiendo respetar los componentes que originalmente se suministran: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, imanes, carbones, tornillos y cojinetes. Esta prohibido la substitución de los cojinetes de bronce por rodamientos a bolas. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura del inducido. No se permite el rectificado de inducidos. Esta prohibido el uso de condensadores, imanes extra y cualquier otro método que aumente la potencia del motor.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

Ancho total del coche: 83 máximo.

Ancho ruedas traseras : 20 máximo.

10-. GENERAL :

Los casos no reflejados en este reglamento deportivo y técnico quedan a criterio de la organización.

La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento.

PARMA GTP Super16D (1:24)**REGLAMENTO DEPORTIVO****1-. PISTA:**

Circuito permanente de velocidad en madera, de 40 mts. de cuerda y 6 carriles compensados a escala 1/24. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización. La organización se reserva el derecho de alterar la dirección de desarrollo de la carrera sobre el circuito, a derechas o a izquierdas, informando de dicha decisión a los pilotos en el momento de formalizar la inscripción y antes de los turnos de entrenamientos libres.

2-. DESARROLLO DE LA CARRERA:

Entrenos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de pilotos presentes en la carrera y el horario de desarrollo de las competiciones. Si hay más de 6 pilotos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril. Los pilotos deberán haber efectuado su inscripción antes de tener derecho a las tandas de entrenamientos libres.

Entrenamientos Oficiales: Todos los pilotos inscritos deberán realizar una manga clasificatoria que consistirá en rodar durante 1 minuto y en solitario por un carril elegido por el director de pista. El carril de inicio de cada carrera lo determinará la posición en la que queden los pilotos en estos entrenamientos oficiales; así pues, el primer mejor tiempo es el primer piloto que elige carril de inicio, el segundo mejor tiempo es el segundo que elige carril y así sucesivamente.

Carrera Final: Cada manga de 6 pilotos (empezando por los peor clasificados) participará durante **3 minutos** en cada uno de los carriles donde se les irán sumando las vueltas. Los cambios de carril se efectuarán por la organización en el mismo lugar donde se han parado los coches una vez cumplido el tiempo. En el último cambio de carril se anotará también la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado. Los cambios de carril corresponderán a la serie 1-3-5-6-4-2 (impares suben, pares bajan).

Clasificación final: El ganador es el piloto que haya recorrido el mayor número de vueltas de todos los participantes. En caso de empate a vueltas se determinará por la sección del circuito donde ha terminado (la coma).

Carnet de piloto: Será obligatorio llevarlo en un lugar visible frontalmente durante todos los entrenamientos y en el desarrollo de la carrera.

3-. EMPATES:

Carrera: En caso de empate en la carrera se consultarán las vueltas rápidas de la última

manga, el piloto con mejor tiempo se clasificará por delante.

Campeonato: En caso de empate al final del campeonato se consultarán los resultados de las dos últimas carreras, el piloto con el mayor total de vueltas se clasifica por delante. En caso de nuevo empate el piloto con el mejor tiempo en los entrenamientos oficiales de la última prueba se clasificará por delante.

4-. COMISARIOS:

La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, en la curva que tienen asignada durante toda la carrera. Además deberán proceder al cambio de carril de los coches una vez terminado el tiempo establecido. Hacer de Comisario será obligatorio para todos los pilotos inscritos en la carrera, y se efectuará justo después de haber competido (Para la primera manga, los comisarios serán los últimos pilotos en participar). La posición será designada por el director de carrera. En caso de incumplimiento se procederá a la exclusión del piloto de la carrera.

5-. MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado para los entrenos oficiales, si no es por expresa indicación del director de carrera. Durante la carrera, únicamente se podrá arreglar el coche en tiempo de carrera, no se podrá manipular el coche durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE**CERRADO:**

Antes de los entrenamientos libres y oficiales el director de carrera procederá a la verificación de todos los vehículos, dejando en pista únicamente los que cumplan el reglamento técnico y posean la inscripción efectuada. Únicamente se podrá inscribir un coche por piloto, se deberá presentar el DNI en las inscripciones y en la entrega del coche a parque cerrado.

Parque cerrado: Una vez los coches estén verificados permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado.

Reclamaciones: Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante esta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 € durante los 30 minutos posteriores al final de la competición. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

7-. MANDOS:

· Se admiten mandos comerciales de las marcas: PARMA, SCALEXTRIC, NINCO, SUPERSLOT, MRRC, PROFESSOR MOTOR o CARRERA. La pista posee conexiones del

tipo Banana independiente de 4mm. mediante las cajas “Stop & Go” de la marca DS Racing Products, los colores se interpretarán según el esquema publicado por la A.C.S. (Asociación Catalana de Slot).

· El mando debe únicamente administrar la corriente suministrada por la pista.

· Cualquier incremento del voltaje en la pista, en referencia al voltaje suministrado por el transformador no está permitido.

· La regulación del voltaje suministrado debe ser controlado manualmente por el piloto. Control automático del mando no está permitido.

8-. VOLTAJE:

Se competirá a un voltaje fijo de **12**

Voltios con un margen de error de +/- 0.1 Voltio.

9-. PUNTOS:

Cada carrera es puntuable para el Ranking “Masters Almodeli Aragón” y el Campeonato de la categoría según la convocatoria de la competición, repartándose 39 puntos entre todos los pilotos participantes y de la siguiente manera:

-Primer clasificado.....10 puntos
-Segundo clasificado..... 8 puntos
-Tercer clasificado.....6 puntos
-Cuarto clasificado.....5 puntos
-Quinto clasificado.....4 puntos
-Sexto clasificado.....3 puntos
-Septimo clasificado.....2 puntos
-Octavo clasificado.....1 puntos

10-. HORARIOS:

Domingo por la Mañana:

10:00 - 10:30 Inscripciones y Entrenos libres.

10:30 - 11:00 Verificaciones, Parque Cerrado.

11:00 - Carrera Parma GTP Super16D.

11-. PREMIOS:

-Trofeo acreditativo a los tres/cuatro primeros clasificados de cada carrera.

12-. DERECHOS DEL**ORGANIZADOR:**

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición.
- Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.
- Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga con plena potestad sobre las copias.

13-. ORGANIZACIÓN:

Organizado por el CLUB de SLOT ALMODELI ARAGON. Director de carrera: Sr. D. Ignacio Pereda