

SPORT PROTOTIPOS GT1-LMP (1:32)**REGLAMENTO TECNICO****1.- MODELOS ADMITIDOS:**

Se admitirán todos las réplicas de los modelos reales que sean clasificados a partir de 1/1/1982 como Grupo C, Prototipos, GT Prototipos y que cumplan el reglamento técnico (aunque no haya participado en el) de las series de resistencia IMSA WSC, FIA Sportcar Championship, cualquiera de las categorías GTP-LMP y determinados modelos GT-1 del 97 y 98 de las 24 H. de Le Mans o las Le Mans Series Americanas, Europeas o Asia Pacifico. La réplica a Slot de este vehículo debe estar fabricados durante los últimos 5 años y estar distribuidos en España por el mismo distribuidor a partir de Junio 2002. Para una mejor identificación orientamos sobre la mayoría de los vehículos fabricados que cumplen con esta normativa:

SCALEXTRIC:

FERRARI F- 333 SP - CADILLAC NORTHSTAR LMP
AUDI R8

FLY:

PORSCHE JOEST - PANOZ LMP “SPYDER” –
PORSCHE 911 GT1 98 EVO2 – LOLA T98/10

PROSLOT:

TOYOTA GT-One

NINCO:

BMW V12 - BMW V12 LMR

CARRERA:

BMW V12 LMR - AUDI R8R - PANOZ LMP07 –
BENTLEY EXP Speed8

TEAM SLOT:

NISSAN R390 GT1 - LOLA T98/10

SUPERSLOT:

CADILLAC NORTHSTAR LMP – MG LOLA EX 257

SLOT.IT:

AUDI R8C – NISSAN R390 GT1 – PORSCHE 956 –
PORSCHE 962

SPIRIT:

LOLA B2K/10 – REYNARD ROC

2.- CARROCERIA:

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala 1/32 o que el fabricante del coche interprete como a escala 1/32. Queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería original. Debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en plástico. No está permitido el aligeramiento de la carrocería y queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería. Se deben respetar las entradas de aire, taloneras, faldones, alerones, escapes que se suministren en el coche de serie. **El peso mínimo de la carrocería homologada (incluye habitáculo) es de 18 gr.**

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Estos coches deberán conservar todos los elementos y características en dimensiones de los modelos sacados de caja. La carrocería debe tapar todos los elementos mecánicos: motor, transmisión, cables y guía, en su vista vertical, frontal (excepto la guía) y posterior o bien a través de los cristales o faros. No se permite ninguna eliminación de componentes, aligeramiento o modificación interior o exterior de la carrocería o cristales **a excepción de la supresión de los soportes de fijación al chasis y de elementos mecánicos originales del vehículo (soportes al chasis original, soportes de apoyo al motor, cojinetes, ejes y faros)** dejando el resto de componentes de la carrocería originales. Se permite eliminar o añadir antenas, escobillas del limpiaparabrisas y retrovisores (si vienen por separado de la carrocería). Se permite la supresión de la bombilla, leds, cables, y soportes de luz, pero deberá mantenerse la óptica frontal original (faro, cúpula y soporte interior si existe) y el piloto trasero rojo o anaranjado. Si existe un faldón lateral, apéndice aerodinámico, radiador, entradas o salidas de aire, alerón, difusores, simulación de motor, escape que sea visible desde el exterior y no pertenezca a la carrocería estos deberán ser mantenidos en sus posición original fijado con cola a la carrocería. Es obligatorio la fijación del spoiler delantero y el difusor trasero (o en su defecto el chasis) hasta los pasos de ruedas recortando únicamente lo necesario para que la guía pueda girar libremente. Quedan prohibidos los alerones suplementarios así como paredes aerodinámicas y demás componentes que la carrocería no lleve de serie.

DECORACIÓN: Es obligatorio la colocación de 3 dorsales (frontal o superior, lateral izquierdo y lateral derecho). El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. La decoración no es necesaria que sea la original pero debe de ser realista, ejemplo, decoración Marlboro en un Mercedes CLK. Las decoraciones personalizadas están permitidas, siempre y cuando, éstas se asemejen a un vehículo de competición real.

HABITACULO: Debe mantenerse el original suministrado sin modificación. Al pertenecer a la carrocería puede ayudar a cumplir con las exigencias de una carrocería, evitando que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior. Debe aportar un piloto de serie sin modificacion.

PILOTO: El piloto tridimensional suministrado por el fabricante debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste en pista y situado en la posición de conducción. Si esta pintado, este debe ser lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

MODIFICACIONES PERMITIDAS:

- Lijado y recortado del Cockpit interior de los pilotos con el fin de albergar un motor homologado diferente al montado originalmente. Visto desde el exterior el Cockpit debe tapar completamente las partes mecánicas y chasis del vehículo.
- Lijado del interior de la carrocería únicamente en la parte superior de la zona de la corona de transmisión, con el fin de evitar el rozamiento de esta con aquella. La zona lijada no deberá acotar una área rectangular superior a 1 mm en sus lados con respecto a la proyectada virtualmente por la corona.

3.- CHASIS:

TIPO y MATERIAL: El chasis es de **libre elección de entre marcas comerciales** con catalogo de adquisición disponible únicamente a través de comercios legalizados en España. Pueden ser modificados pero **deben mantener en ubicación los anclajes de los ejes anterior y posterior conservados de serie.**

SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los soportes en catálogo de los fabricantes con algún coche o motor homologado pudiéndose realizar modificaciones en los mismos, siempre y cuando el **eje del inducido del motor no se sitúe en altura por debajo del eje posterior del coche**. El sistema de fijación de los soportes de motor y motor al chasis es de libre elección.

POSICIÓN DEL MOTOR: De libre elección.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor y los asociados a sistemas de suspensión comerciales o que no influyan directamente en la atracción magnética de la pista.

LASTRE: Si el fabricante del chasis tiene previsto la fijación de un contrapeso en el chasis, el contrapeso original podrá ser incluido o no a voluntad del piloto. Se permite el plomeado y lastrado en el chasis siempre que esté sujeto por substancias adhesivas en su parte superior y no sea visible desde el exterior.

SOPORTE DE GUIA: De libre elección.

SOPORTE DE EJES: Pueden ser modificados (lijados, recortados, reforzados) manteniendo su posición original en el chasis de serie. Se admiten sistemas de suspensión comerciales de serie de fabricantes de carrocerías o motores homologados

SOPORTE DE CARROCERIA: Pueden ser modificados libremente. El sistema de anclaje del chasis a la carrocería es de libre elección pero deberá poseer al menos **dos puntos de unión o encaje**.

4.- TRANSMISION:

TIPO: Mecánico mediante el engranaje de un piñón y una corona.
Tracción trasera.

PIÑON: Libre de cualquier marca comercial y debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Prohibida la tracción en eje delantero.

CORONA: Libre de cualquier marca comercial.

SISTEMAS DE FRENADO: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional o sistema de limpieza de neumáticos.

5.- EJES:

EJES: Libres, las dos llantas del eje trasero deberán estar fijadas a un eje rígido y girar conjuntamente. Diámetro máximo del eje: **2.55 mm.**

COJINETES: Libres. Se admiten rodamientos de fabricantes de carrocerías o motores homologados para escala 1/32.

6.- RUEDAS:

- Deben estar compuestas de llanta y neumático.
- Las llantas deben ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería con un **diámetro mínimo de 14.5 mm.** pudiendo ser de cualquiera de los fabricantes de carrocerías o motores homologados.
- Las ruedas completas montadas en el eje podrán sobresalir en **1mm.** por lado como máximo de la anchura total del paso de ruedas de la carrocería.
- El neumático podrá ser de cualquier **marca comercial** que esté fabricado en **goma caucho natural negra, o espuma negra.** Deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura de rodadura. Se pueden limar o rebajar uniformemente no pudiendo estar torneado cónicamente ni en formas no planas.
- Las ruedas deben estar fijas al eje y girar conjuntamente con el eje o semieje.
- Las cuatro ruedas deberán apoyar en la pista con el coche completamente montado y en reposo.
- **Anchura mínima 5 mm. Anchura máxima 13mm.**

7.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libre. No pueden ser vistos frontalmente con el coche en posición de reposo sobre la pista.

GUIA: Única y con emplazamiento, material y tipo libre. No podrá sobresalir del parachoques delantero ni aún tapándolo con una parrilla de faros. No se permiten los avances de carrocería por delante del parachoques. Se permite rebajar la parte inferior en 1 mm. y también los laterales respecto la original para evitar que se enganche en las uniones de la pista

TRENCILLAS: Libres.

8.- MOTOR:

FABRICANTE: Del tipo compacto de caja cerrada con un máximo de 30.000 rpm. a 12V según datos de los fabricantes y fabricados por SCALEXTRIC Tecnitoy (RX-6, RX-10, RX-41, RX-81, Pro Turbo, ProTurbo +), NINCO (NC1, NC2, NC3, NC4, NC5, NC7), FLY, CARRERA EVOLUTION, MRRC (Rabbit, Fox, Turbofire, SuperSport), SUPERSLOT, PINK-KAR, REPROTEC (MINI, RT, NITRO, CLIMAX), SCALEAUTO (SC-01, SC-03, SC-04, SC-05, SC-06, SC-07), CARTRIX (TX, FX, X-perimental, TZ, SH), SLOT-IT (V12/2, Boxer), PROFESSOR MOTOR (PMTR1500, PMTR1501), PROSLOT (Evo1, Evo2, Evo3, Evo4), TEAM SLOT (TS-3, TS-4, TS-5, TS-6).

CARACTERISTICAS: Será de estricta serie sin modificación alguna debiendo respetar sin modificación los componentes que originalmente se suministran en cada motor: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, clips, imanes, carbones, tornillos y cojinetes. Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación. Se podrá suprimir los elementos antiparasitarios que este lleve de origen. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor. El piñón del motor incidirá directamente sobre la corona del tren posterior del coche. La organización considerará si su consumo en vacío y en carga está dentro de unos márgenes preestablecidos

9.- PESOS Y MEDIDAS:

- Se permite un aumento de peso de +4 gramos en la carrocería debido a la decoración.
- La distancia mínima del chasis al suelo con las 4 ruedas tocando en la pista es de **1 mm.**
- Durante toda la carrera todas estas medidas pueden ser verificadas por el director de carrera en cualquier momento a instancias o reclamación de cualquier piloto o decisión del propio director de carrera. Si se encuentra alguna incorrecta, el piloto será excluido.

10.- DISPOSICIONES GENERALES:

- Los casos no reflejados en este reglamento 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.
- Las novedades de coche que vayan saliendo de las diferentes marcas, serán homologadas automáticamente siempre que cumplan el presente reglamento. En caso dudoso no serán homologadas exceptuando un anexo al presente reglamento.

1.-PISTAS:

Velocidad en Madera: Circuito permanente de la marca CONCEPT SYSTEM de 40 mts. de cuerda y 6 carriles compensados
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 pilotos (empezando por los peor clasificados) participará **durante 4 ó 5 minutos** (según la cantidad de pilotos inscritos) 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.

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 **14 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,

repartiéndose 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 Sport Prototipos GT1-LMP.

11.- PREMIOS:

-Diploma acreditativo a los tres primeros clasificados de cada carrera.

-“Trofeo de Campeonato de Aragón” (8 Carreras) a los seis primeros clasificados a los puntos (descartándose los dos peores resultados).

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.