

LeMANS Series GT-GTS (1:32)**REGLAMENTO TECNICO****1-. MODELOS ADMITIDOS:**

Se admitirán todos las réplicas de los modelos reales que sean clasificados a partir de 1/1/1992 como Gran Turismo, Deportivo y que cumplan el reglamento técnico (aunque no haya participado en el) de las series de resistencia BPR, Campeonato Japonés de GT, cualquiera de las categorías GT, GTS, GT2 o GT3 (excepto aquellos clasificados como GTP ó LMP a posteriori y algunos modelos GT1 del 97 y 98) de las 24 H. de Le Mans o las Le Mans Series Americanas, Europeas o Asia Pacífico, así como los participantes en las series FIA GT o Campeonato de España/Inglaterra hasta el año 2002.

El vehículo real al que representa debe tener 2 puertas y máximo 4 asientos capotado o descapotable. La réplica a Slot de este vehículo debe estar fabricado durante los últimos 5 años y estar distribuidos en España por el mismo distribuidor a partir de Junio 2003. Para una mejor identificación orientamos sobre la mayoría de los vehículos fabricados que cumplen con esta normativa:

SCALEXTRIC: FERRARI F40.

NINCO: PORSCHE 911 GT3, FERRARI F50, McLAREN F1 GTR, CALLAWAY C12, BMW M3 GTR, MERCEDES CLK GTR.

CARTRIX: PORSCHE BOXSTER, BMW Z3, HONDA NSX.

PROSLOT: PORSCHE 911 GT2, PORSCHE 911 GT3, FERRARI F355 Y F355 Spyder, FERRARI F360.

TEAM SLOT: SALEEN S7R.

CARRERA: DODGE VIPER, PORSCHE CARRERA GT, ASTON MARTIN VANQUISH, FERRARI ENZO, PORSCHE 911 SRS.

FLY: DODGE VIPER GTS-R, VENTURI 400-500-600, MARCOS LM600, LISTER STORM, CHEVROLET CORVETTE C5R y CABRIO, SALEEN FORD S7R(Incluye Fly-Racing), BMW M3 GTR.

PROTEUS: HEULIEZ PREGUNTA, LAMBORGHINI MURCIELAGO.

SUPERSLOT: PORSCHE 911 GT3, TVR SPEED 12, MERCEDES CLK GTR LM.

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: Visto desde arriba o a través de las ventanillas la carrocería deberá cubrir todas las partes mecánicas del coche, motor, transmisión y la guía. Debiendo cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose en reposo con las 2 ruedas posteriores en la superficie de la pista. Es obligatorio la presencia de todos los elementos que trae de origen, incluyendo transparencias, sistemas ópticos, paneles interiores y alerones con las siguientes excepciones: Antenas, faros auxiliares, retrovisores y escobillas del limpiaparabrisas se pueden añadir o suprimir si estos están fijados independientemente de la carrocería o el habitáculo.

DECORACIÓN: El Color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. Decoración Libre.

HABITACULO: Podrá sustituirse o modificarse el original por otro aligerado o de fabricación artesanal. Debe de ayudar a cumplir con las exigencias de una carrocería, evitando que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior. Deberá aportar un piloto tridimensional colocado en posición lógica de conducción.

PILOTO: El piloto tridimensional incluido en el habitáculo es de carácter libre comercial entre las marcas homologadas. 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 deben identificarse lógicamente la cabeza con el casco, las extremidades superiores y el resto del habitáculo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Original suministrado con el coche sin modificación alguna excepto las siguientes:

- Lijado y recortado de la ventana de ventilación de la corona en el chasis únicamente con el objetivo de albergar coronas homologadas de mayor tamaño. La modificación realizada no deberá acotar una holgura entre el perfil de la corona y el chasis superior a 1 mm.
- Lijado del perfil lateral del chasis en cotas no superiores a medio milímetro (0,5 mm) con el único objetivo de conseguir mejorar el efecto de basculación de la carrocería (eliminación de rebabas).

Está permitido usar cola o cinta adhesiva en la fijación de los cojinetes y de los soportes de motor con sus especificaciones correspondientes.

SOPORTES DEL MOTOR: Quedan admitidos todos los soportes en catálogo de los fabricantes homologados sin modificación alguna (así como sus accesorios de fijación). Pudiéndose combinar entre ellos, siempre que no se tenga que modificar ni forzar el chasis para su fijación. El motor puede estar fijado mediante el sistema original de fijación o ayudado de cola y/o cinta adhesiva al chasis, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte motor.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis o soporte motor. LASTRE: Si está permitido el lastre adicional en el Chasis siempre y cuando sea realizado con plomo o plástico y No sea visible desde el exterior del mismo.

SOPORTE DE GUIA: La original del chasis sin modificación alguna.

SOPORTE DE EJES: La original del chasis sin modificación alguna.

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación a excepción de la simulación de escapes laterales que podrán ser eliminados si son solidarios al chasis siempre y cuando queden nuevamente pegados con cola a la carrocería. Si se utilizan tonillos estos se podrán sustituir por cualquiera de los suministrados por los fabricantes homologados.

4-. TRANSMISION:

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

PIÑON: Libre y debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior, puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre en número de dientes, deben estar fabricados por los fabricantes homologados. Se permite asegurar con cola la fijación al eje.

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 dentro los suministrados por los fabricantes homologados, sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro). Las ruedas deben estar fijas y girar conjuntamente con el eje o semieje.

COJINETES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por los fabricantes homologados. Se permite fijarlos a los soportes de ejes con cola sin que ello suponga un aumento de la distancia al suelo del eje. No se permite forzar o modificar el chasis para fijarlos. No se permite modificar el perfil exterior del cojinete. Quedan prohibidos los rodamientos.

6-. RUEDAS:

- Deben estar compuestas de llanta y neumático.
- Las llantas deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería (las delanteras pueden ser distintas de las posteriores) con un diámetro mínimo de 14.5mm. pudiendo ser de cualquiera de los fabricantes 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 deberá ser completamente fabricado en goma caucho natural 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. Anchura máxima 12mm.
- La llanta además de su fijación original pueden ser reforzadas con cola pero no podrá ser modificada en ningún aspecto.
- La llanta de fondo plano es obligatoria la presencia de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libre.

GUIA: Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté preparado en el chasis. Libre dentro los diferentes fabricantes homologados, no se permite forzar o modificar el chasis para fijarla. Se permite modificar el cuerpo (la parte que queda dentro del carril) de la guía mientras ésta tenga unas dimensiones de 5mm. de largo y 3mm de hondo para evitar que se enganche en las

uniones de la pista. Se podrán añadir cables pudiéndose soldar en las pletinas de conexión, en los vehículos que incorporan un sistema de guía sin cables. En chasis con sistema de guía autocentable sin cables, este sistema puede ser suprimido en todos sus componentes y substituido por una guía normal si para ello no se tiene que modificar el chasis..

TRENCILLAS: Libres.

LUCES: Si el modelo original equipa luces, se permite eliminar las bombillas y su cableado, pero no los soportes de éstas ni el sistema óptico interior del chasis.

8-. MOTOR:

FABRICANTE: Del tipo compacto de caja cerrada con un máximo de 35000 rpm. a 12V. de cualquiera de los fabricantes homologados.

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 éste lleve de origen. Se puede modificar la longitud del eje del motor por la parte que no ataque en la corona.. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor. La organización considerará si su consumo en vacío y en carga está dentro de unos márgenes preestablecidos. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

- Se permite un aumento de peso en la carrocería debido a la decoración.
- La distancia mínima del chasis y/o motor al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr/cm2.
- 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 :

- Bajo la supervisión de la organización, todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se consideraran como de carácter libre.
- La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento.
- Las novedades de coches 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.

11-. MARCAS HOMOLOGADAS:

- CARRERA, CARTRIX, FLY, GB TRACK, HOBBY CLASSIC, ILPE, MG, Model VICO, MRRC, MSC, NINCO, NSR, PINK KAR, PROFESSOR MOTOR, PROSLOT, PROTEUS, REPROTEC, SCALEXTRIC Tecnitoy, SCALEAUTO, SLICK-7, SLOT-IT, SPIRIT, SUPERSLOT, TEAM SLOT.

LeMANS Series GT-GTS (1:32)**REGLAMENTO DEPORTIVO****1-. PISTA:**

Circuito permanente de velocidad en plástico NINCO, de 44 mts. de cuerda y 6 carriles compensados a escala 1/32. 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 en función del 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.

Inscripciones: Todos los pilotos deberán formalizar su inscripción a la carrera durante el turno de entrenos libres y a petición de la organización que establecerá un límite de tiempo máximo para ello. El coste de la inscripción así como el número máximo de pilotos participantes será el establecido por el club organizador en la convocatoria de la competición. Igualmente, el club organizador deberá establecer un sistema de pre-inscripciones adelantadas para la reserva de plazas de competición.

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 propio piloto, colocando este su coche en cualquier tramo de la recta principal y por detrás del puente de control una vez haya sido llamado por el Director de Carrera. 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. Para establecer el orden de estos entrenamientos oficiales se aplicará la clasificación obtenida del campeonato para la categoría o el ranking general de pilotos, comenzando con los pilotos con peor clasificación y a igualdad de puntos por los que hayan formalizado más tarde su inscripción. Igualmente, el club organizador podrá sustituir la clasificación de la manga de entrenos oficiales por la clasificación obtenida del campeonato para la categoría o por la clasificación del ranking general de pilotos.

Carrera Final Velocidad*: Cada manga de 6 pilotos (empezando por los peor clasificados en los entrenamientos oficiales) participará durante **4 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, el resultado se determinará por la sección del circuito donde ha terminado (la coma).

· Es obligación de todo piloto el respetar la Orden de “silencio” dada por un piloto participante o el Director de Carrera.

3-. EMPATES:

Carrera: En caso de empate en la carrera se consultarán los tiempos realizados en los entrenamientos oficiales, 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 clasificará por delante. En caso de nuevo empate el piloto con el mejor tiempo en los entrenos 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 o abandono se procederá a la exclusión del piloto de la carrera y del resto del campeonato, si es el caso. Es obligación del director de carrera el establecer el mismo número de comisarios de asistencia en todas las mangas de la carrera, por lo que todos los pilotos participantes deberán estar presentes hasta que la carrera finalice y se hagan públicos los resultados de la misma, salvo causas de fuerza mayor justificadas (enfermedad, accidente, etc...).

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 y previa petición a este, si es el caso. Durante la carrera, únicamente se podrá manipular el coche por el piloto en tiempo real de carrera, no se podrá arreglar o manipular el mismo durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles, ni en las pausas, salvo expresa indicación del director de carrera al piloto. El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del piloto en la carrera. Únicamente se permite el ajuste de trencillas antes del comienzo del turno de entrenos oficiales.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Verificaciones: Antes de los entrenamientos oficiales el director de carrera procederá a una primera 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. Finalizada la prueba, los 3 coches vencedores pasarán obligatoriamente una segunda verificación técnica con el coche abierto.

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, salvo expresa indicación del director de carrera.

7-. MANDOS:

· Se admiten mandos comerciales de las marcas: PARMA, SCALEXTRIC, NINCO, SUPERSLOT, MRRC, PROFESSOR MOTOR, CARRERA, NSR, FLY RACING y FRANSPEED. Otros mandos de construcción privada o con modificaciones artesanales y sin distribución comercial efectiva en España, deberán ser homologados por la dirección técnica y deportiva del Club de Slot Almodeli-Aragón y la A.C.S. (Asociación Catalana de Slot), solicitando el piloto y con suficiente antelación a la disputa de la competición la aprobación técnica del mando por parte de ambas entidades deportivas.

· 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. El Control automático por parte 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-. RECLAMACIONES:

· Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante o el mando de un piloto, 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 carrera (finalización del último carril de la última manga de la carrera). En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

10-. PUNTOS:

Cada carrera es puntuable para el Ranking “Masters Almodeli Aragón” y los Campeonatos de las categorías contempladas según la convocatoria de la competición, repartiéndose 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
-Séptimo clasificado.....2 puntos
-Resto de clasificados....1 punto.

11-. HORARIOS:

Sábado por la Mañana:

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

10:30 - 11:00 Presentación, verificaciones y Parque Cerrado.

11:00 - Carrera LeMANS Series GT-GTS.

14:00 – Verificaciones finales, Resultados y entrega de premios.

12-. PREMIOS:

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

- “Trofeo de Campeonato de Aragón” (6 Carreras, descartando el peor resultado) a los primeros clasificados a los puntos según inscripciones totales en el campeonato y a criterio del club organizador.

13-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

· Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días previos a 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.

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

14-. ORGANIZACIÓN:

Organizado por el Club de Slot ALMODELI ARAGÓN.

Director de Carrera: Sr. D. Ignacio Pereda.

Equipo Técnico y Deportivo: Directores Deportivos y Miembros del Club de Veteranos y Pilotos Master del Club de Slot ALMODELI-ARAGÓN

*** (Ver Reglamento Resistencia 1-32 para las carreras de Resistencia).**