CLUB DE SLOT ALMODELI ARAGON – TEMPORADA 2.004

Clasificatoria SLOT.IT PORSCHE CUP 956/962 Cpto. de España ACS (1:32)
REGLAMENTO TECNICO

1-. MODELOS ADMITIDOS:
Únicamente coches de slot modelo Porsche 956 y Porsche 962 del Fabricante SLOT.IT.

2-. CARROCERIA :
MATERIAL: No está permitido el aligeramiento de la carrocería. Queda prohibido alterar cualquier aspecto aerodinámico de la carrocería. Se deben respetar las entradas de aire, taloneras, faldones, alerones, escapes que se suministren en el coche de serie. Debe cumplir con los modelos admitidos.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Visto desde arriba o a través de las ventanillas, la carrocería deberá cubrir todos los elementos mecánicos: Motor, Transmisión, Cables y 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. La Decoración del vehículo es de carácter Libre.

HABITACULO: Debe mantenerse el original suministrado sin modificación. Se considera parte de la carrocería y 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 modificación.

PILOTO:
· El piloto tridimensional suministrado por el fabricante del coche 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.

3-. CHASIS:
TIPO y MATERIAL: Original suministrado con el coche sin modificación. Únicamente se permite el recortado o lijado de los dos topes centrales del chasis para el eje delantero con el único objetivo de ajustar su basculación.

SOPORTES DE MOTOR: Quedan admitidos todos los soportes en catálogo del fabricante SLOT.IT sin modificación alguna (así como sus accesorios de fijación). Se homologan los accesorios disponibles para el soporte motor como la suspensión magnética y el uso de tornillos no originales. 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. Al montar la cuna transversal está permitido rebajar el nervio del chasis que impide que la cuna se asiente correctamente plana en el chasis.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis o soporte motor utilizado

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: NO está permitido ningún tipo del lastre adicional en el chasis.

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

SOPORTE DE EJES: Los originales del chasis sin modificación alguna..

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación alguna. Si se utilizan tonillos estos son libres.

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

PIÑON: Libre dentro de la gama SLOT.IT.

CORONA: Libre dentro de la gama SLOT.IT

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

5-. EJES:
EJES: Libre dentro de la gama SLOT.IT.

COJINETES: Originales del soporte motor.

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) a escoger entre cualquiera de las fabricadas por SLOT.IT a excepción del modelo de Formula 1 (SI-PA14 o SI-PA20).
- El neumático delantero es de marca y compuesto libre.
- 3 Pares de neumáticos traseros serán suministrados por la organización, compuesto P3 de 19x10 mm.
- Los neumáticos deberán 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.
- La llanta además de su fijación original pueden ser reforzadas con cola pero no podrá ser modificada en ningún aspecto.
- Las ruedas completas montadas en el eje podrán sobresalir en 1 mm. por lado como máximo del paso de ruedas original de la carrocería.
- En llantas de fondo plano es obligatoria la presencia en todo momento de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:
CABLES: Libre.

GUIA: Original suministrada con el coche, puede ser modificada en su cuerpo (la parte que queda dentro del carril), mientras testa tenga unas dimensiones de 5 mm. de largo y 3 mm. de hondo para evitar que se enganche en las uniones de la pista.

TRENCILLAS: Libres.

8-. MOTOR:
FABRICANTE: Slot.it de 25.000 r.p.m. V12/2b suministrado por la organización. No se suministrará el adaptador.

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. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

9-. PESOS Y MEDIDAS:
- Se admite una tolerancia en dimensiones de las piezas de inyección en plástico originales (carrocería, chasis, etc...) de un ±1%.
- Se permite un aumento de peso de +5 gramos en el coche completo 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 equipo será sancionado con 20 vueltas y la obligación de reparar el coche para que cumpla el reglamento.

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.

CLUB DE SLOT ALMODELI ARAGON – TEMPORADA 2.004

Clasificatoria SLOT.IT PORSCHE CUP 956/962 Cpto. de España ACS (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.

2-. DESARROLLO DE LA CARRERA:
Para un desarrollo de la carrera con el máximo de igualdad entre los participantes, éstos deberán escoger 1 motor V12/2b-25 nuevo sellado y sin piñón de entre los ofrecidos por la organización y 3 pares de neumáticos P3 de 19x10mm., siendo éstos ya verificados con anterioridad. Los equipos estarán formados por 2 o 3 pilotos. Cada equipo dispondrá de un segundo motor que seria entregado por la organización una vez empezada la carrera si es necesario el cambio del motor y tras verificación previa del entregado inicialmente. Este segundo motor permanecerá en parque cerrado durante toda la carrera.
Entrenos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes en la prueba. Durante los días previos a la carrera si hay más de 6 equipos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril. Durante el día de la carrera 10 minutos después de la entrega de motores los equipos dispondrán de 30 minutos de entrenos libres de rodaje en pista, en una sola tanda de entrenos con asignación de carriles por sorteo. Si hubiera más de 6 equipos presentes la entrega de motores se haría en 2 tandas. El mismo sábado el coche deberá ser entregado en parque cerrado para pasar una verificación previa de neumáticos y motores antes de poder entrar a pista. Cualquier limpieza o ajuste en el coche es libre durante este periodo siempre bajo el consentimiento y la supervisión de la organización, debiéndose de realizar en las zonas asignadas a este propósito. Al finalizar los entrenos el coche será recogido por la organización y retornará a régimen de parque cerrado para su verificación previa a la clasificatoria.
Clasificatoria: Entre todos los equipos presentes en las 6 horas se efectuarán unos entrenamientos oficiales o clasificatorias consistentes en competir 3 minutos por cada uno de los 6 carriles, asignando el orden de salida por el orden establecido por sorteo en los entrenos libres. Como mínimo, dos pilotos de un equipo deben disputar estas clasificatorias. Las mangas de la carrera se determinarán por el resultado de estas clasificatorias, eligiendo cada equipo el carril de inicio y por orden de mayor a menor según el numero de vueltas efectuados en la clasificatoria.
Después de las clasificatorias el coche será recogido por la organización y volverá a parque cerrado hasta el inicio de la carrera. Los mejores equipos clasificados disputarán la carrera el domingo mientras que los peor clasificados la disputarán el mismo sábado por la tarde-noche.
Warm up: Todos los equipos clasificados podrán rodar en su pista inicial 10 minutos antes del comienzo de la 1ª Manga de la carrera. Cualquier limpieza o ajuste de la fijación de los tornillos en el coche podrá ser efectuada durante este periodo, siempre bajo el conocimiento de la organización. Cualquier otra reconfiguración del coche no podrá ser efectuada durante este periodo.
Carrera: Cada una de las 6 mangas tendrá una duración de 60 minutos por carril, dejando 3 minutos para el cambio de carril por parte de la organización. Cada equipo disputará la carrera participando en cada uno de los 6 carriles donde se les irán sumando las vueltas. Un piloto escogido por el equipo para disputar un carril no podrá ser cambiado a no ser por causas de fuerza mayor justificadas (enfermedad, accidente, etc..). Todos los pilotos de un equipo deben disputar un mínimo de 2 carriles. Los cambios de carril se efectuarán en el mismo lugar dónde se han parado los coches una vez cumplido el tiempo. En el último cambio de carril se anotará la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado.
Cambio de carril: El orden de cambio de carril será el siguiente: 1-3-5-6-4-2. Este sistema de cambio de carril proporciona que los equipos nunca tengan el mismo equipo al mismo lado durante la carrera. Es decir cada equipo tendrá una vez a la derecha y una vez a la izquierda al resto de los equipos participantes.
Clasificación final: El ganador es el equipo 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 dónde 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:
En caso de empate en la carrera se consultarán las vueltas rápidas en carrera, el equipo con mejor tiempo se clasificará por delante.

4-. COMISARIOS:
Los comisarios son siempre componentes del equipo que disputa la carrera. 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. Hacer de comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras se está compitiendo. El lugar será determinado por el carril en que está compitiendo el propio equipo, habrá 6 posiciones de comisario. El cambio de posición de comisario sigue el mismo sistema de rotación que el de carriles. En caso de incumplimiento o de negación a asistir de comisario, se procederá a la parada del vehículo del equipo en la zona de boxes hasta la presencia de un comisario en la zona asignada. El protocolo establecido para la colocación de un coche es: primero se retira el vehículo que estorbe el paso a otros, siendo el coche que provoca el accidente el último en ser colocado. Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio de neumáticos obligatorio inmediato y 20 vueltas de penalización. El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto o equipo para que se pueda tomar nota del suceso.

5-. MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:
Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado para las clasificatorias, 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. Cada equipo nombrará un director de equipo o representante que será llamado en caso de necesidad de alguna cosa perteneciente a su equipo y será el encargado de recibir la información de la carrera por parte de la organización así como de comunicar a los miembros de su equipo las decisiones tomadas por la organización en las reuniones con el. Se establecerá la zona de "pit lane" dónde será el único sitio del circuito dónde se podrá parar el coche para una reparación o cambio de neumáticos, a excepción de una rotura que impida llegar hasta esta zona. Asimismo una vez realizada la reparación el coche deberá entrar a pista por esta misma zona marcada. Todo el servicio de reparación en los coches debe efectuarse en tiempo de carrera y únicamente por miembros del equipo o un mecánico adicional no perteneciente al equipo. Si no se encuentran miembros del equipo presentes o el mecánico, deberá ser el piloto quien repare el vehículo nunca el comisario. Todos las reparaciones deben de efectuarse en un lugar indicado por el director de carrera como "pit box" con los útiles y recambios verificados por la organización. La rotura de piezas de carrocería deberán ser fijadas de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera, siendo el director de carrera autorizado a parar un coche si cree que necesita fijar algún elemento de la carrocería, respetando la buena fe del equipo en parar y reparar el coche en las 5 vueltas posteriores al incidente. (Excluidos retrovisores, faros, antenas y limpiaparabrisas). Durante la carrera se podrá sustituir cualquier elemento del coche a excepción de la carrocería. No obstante si hay un cambio de chasis implicará una sanción de 20 vueltas, asimismo y en este caso no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:
Verificaciones: Antes de las clasificatorias y del warm up el director de carrera procederá a la verificación de todos los vehículos, admitiendo únicamente los que cumplan el reglamento técnico y posean la inscripción efectuada. Finalizada la carrera, 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, no pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado.

7-. RECLAMACIONES:
Si por cualquier razón un equipo 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 €, hasta un máximo de 30 minutos posteriores al final del último cambio de carril de la carrera. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante, este depósito será retornado.

8-. 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.

9-. VOLTAJE:
Se competirá a un voltaje fijo de **15 Voltios** suministrados por fuentes nuevas regulables modelo DS-Power 2/12 de la marca DS Racing Products.

10-. PREMIOS:
- Los cuatro mejores equipos clasificados obtendrán un trofeo acreditativo.
- Todos los pilotos participantes obtendrán un recuerdo acreditativo de la carrera.
- Los dos equipos clasificados para las 24 h. del Campeonato de España de Slot 2.004 obtendrán un diploma acreditativo.

Clasificatoria SLOT.IT PORSCHE CUP 956/962 Cpto. de España ACS (1:32)
REGLAMENTO DEPORTIVO

11-. HORARIOS:
Entre Martes día 2 a Viernes día 4 de Junio:
18:00 – 21:00 Entrenos libres.
Sábado día 5 de Junio:
09:00 – 10:00 Inscripciones y Parque Cerrado de todos los equipos inscritos. Sorteo posición inicial de carril de entrenos y clasificatoria.
10:00 – 10:30 Verificaciones y entrega de motores y neumáticos a los 6 primeros equipos para entrenos.
10:30 – 11:00 Entrenos libres.
11:00 – 11:30 Verificaciones y entrega de motores y neumáticos a los 6 segundos equipos para entrenos.
11:30 – 12:00 Entrenos libres.
12:00 – 12:30 Verificaciones Técnicas
12:30 – 14:00 Clasificatorias todos los equipos.
14:00 – 15:00 Descanso / Comida.
15:20 – 15:30 Warm-Up Manga "B" 6 equipos más lentos.
15:30 – 22:30 Carrera Manga "B"
Domingo día 6 de Junio:
09:00 – 09:30 Parque Cerrado.Verificaciones.
09:50 – 10:00 Warm-Up Manga "A" 6 equipos más rápidos.
10:00 – 17:00 Carrera Manga "A"
17:30 – Publicación de Resultados y entrega de trofeos.
NOTA: En caso de no superarse una inscripción de más de 8 equipos, la competición se disputará únicamente el Sábado dia 5.

12-. INSCRIPCIONES:
Inscripción: La inscripción a las 6 horas costará 40 euros por equipo y se realizará directamente en el club de slot ALMODELI ARAGÓN, abriéndose el plazo de reserva de plaza, pre-inscripciones, desde el momento que se convoque oficialmente la carrera por el club organizador, estableciendo un MÁXIMO de 12 equipos participantes para esta carrera. Se deberá realizar una confirmación telefónica de su asistencia durante la semana de la carrera y al Teléfono 976 50 41 01 (Ignacio Pereda) de 18:00 a 21:00 horas.

· La Organización del campeonato de España de resistencia Slot.it 2004 a establecido una serie de plazas reservadas a los mejores equipos de resistencia 1/32 del año 2004 que deseen asistir a esta competición. Su plaza deberá ser ganada mediante la disputa de alguna de las clasificatorias siguientes:

6-7 Marzo: **24h. de Bilbao** –BSK-
(8 carriles – 2 plazas)
13-14 Marzo: **24h. de Sevilla** –MáximaSLot-
(16 carriles – 3 plazas)
17-18 Abril: **6h de Tarragona** –Montblanc-
(16 carriles – 6 plazas)
22-23 Mayo: **6h. de Barcelona** –Dream Slot-
(8 carriles – 2 plazas)
5-6 Junio: **6h. de Zaragoza** –Almodeli-
(6 carriles – 2 plazas).
19-20 Junio: **6h. de Madrid** –Podium Slot-
(6 carriles – 2 plazas)
19-20 Junio: **6h. de Sabadell** –GASS-
(8 carriles – 2 plazas)
24-25 Julio: **6h. de Sant Joan** -Slot Car-
(6 carriles – 2 plazas)
30-31 Julio: **6h. de Gijón** –Slot Dreams-
(6 carriles – 2 plazas)
Por concretar: **6 h. de Valencia**
(6 carriles – 2 plazas)

· Carrera Final: 24 horas del Campeonato de España de Slot 2004, Slot.it Porsche 956/962 Cup. Igualada 15-16-17 Octubre – 32 carriles.

· Las 6 horas de Zaragoza son una prueba clasificatoria de las 24 horas del Campeonato de España de Slot 2004, por lo que los 2 primeros equipos clasificados entrarán directamente a participar en las 24horas de Igualada.

· Los equipos clasificados para las 24h. de Igualada deberán estar compuestos por un mínimo del 60% del equipo que ha participado en las clasificatorias. Si algún equipo duplica alguna de las plazas asignadas una de ellas quedará anulada, no pasando ningún otro equipo a ocupar su plaza en esta clasificatoria.

· En caso de tener que realizar una última clasificatoria para los equipos de Catalunya, debido a un exceso o falta de plazas para el campeonato dependiendo de las inscripciones de equipos extranjeros, se disputaría una carrera en la pista de Cric-Crac de 4 carriles en superficie carrera durante el mes de septiembre para determinar que equipos serán clasificados.

. La Organización de las 24h. del Campeonato de España de Slot a establecido una serie de plazas de acceso directo a la carrera.
- Francia: 1 equipo
- Italia: 3 equipos
- Holanda: 2 equipos
- Dinamarca: 1 equipo
- Portugal: 4 equipos
- Bélgica: 1 equipo
- Alemania: 1 equipo
- Inglaterra: 1 equipo
- 1º, 2º y 3º Clasificados de las 24 horas Campeonato de España Igualada 2003.
- CMBSC: Organizador de las 24h. de Sant Celoni.
- A.C.S.: 3 equipos "Wild card".

13-. 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.

· Los casos no reflejados en este reglamento quedan a criterio del comité deportivo de la prueba.

14-. ORGANIZACIÓN:
Organizado por el Club de Slot ALMODELI ARAGÓN.

Director de Carrera: Sr. D. Ignacio Pereda, miembro del comité técnico y deportivo de la A.C.S. (Asociación Catalana de Slot).

Equipo Técnico y Deportivo: Directores Deportivos pertenecientes a la A.C.S. (Asociación Catalana de Slot) y Miembros del Club de Veteranos y Pilotos Master del Club de Slot ALMODELI-ARAGÓN