

TOUR AUTO CLASSICS (1:32)**REGLAMENTO TECNICO****1.- MODELOS ADMITIDOS:**

Velocidad en Pista: Modelos clásicos del fabricante FLY CAR MODEL con motor transversal.

PORSCHE 908, PORSCHE 908/3, PORSCHE 908 FLUNDER, PORSCHE 908 917K, PORSCHE 917/10 Turbo, FERRARI 512S, LOLA T70, FORD GT40, CHEVRON B19, CHEVRON B21.

Rallye Slot: Modelos clásicos del fabricante NINCO con motor en línea.

FERRARI 166, FERRARI 250, PORSCHE 356, JAGUAR XK120, AUSTIN HEALEY, AC COBRA 427.

2.- CARROCERÍA:

Estrictamente de serie. Queda prohibida cualquier modificación exterior e interior de la carrocería original.

Modificaciones permitidas:

- Antenas, faros auxiliares, retrovisores y escobillas del limpiaparabrisas se pueden añadir o suprimir si estos están fijados independientemente de la carrocería o el habitáculo.
- El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. Decoración libre.
- Si el piloto está pintado debe identificarse lógicamente la cabeza con el casco, las extremidades superiores y el resto del habitáculo.
- Se permite asegurar únicamente con cola los cristales y cúpulas transparentes y originales del vehículo, así como alerones y otras partes móviles incluidas en la carrocería.

3.- CHASIS:

Original suministrado con el vehículo de serie o disponible como recambio.

Modificaciones permitidas:

- 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 y ventana de ajuste de la bancada de motor intercambiable en cotas no superiores a medio milímetro (0,5 mm) y con el único objetivo de conseguir mejorar el efecto de basculación de la carrocería o soporte de motor (eliminación de rebabas).
- Está permitido usar únicamente cola o cinta adhesiva en la fijación de los soportes de motor.

SOPORTES DE MOTOR: El original o los disponibles en el catálogo del fabricante para el vehículo sin modificación alguna.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis o soporte motor sin modificaciones.

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

SOPORTE DE EJES: El original del chasis sin modificación alguna. **Modificaciones permitidas:**

- Se permite el lijado del interior de los soportes de sujeción del eje delantero con el único objetivo de conseguir o mejorar el efecto de basculación de dicho eje.

SOPORTE DE CARROCERÍA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación alguna.

Modificaciones permitidas:

- En vehículos con simulación de escapes laterales o entradas/salidas de ventilación frontales, laterales o posteriores, estos elementos podrán ser eliminados si son solidarios al chasis, siempre y cuando queden nuevamente pegados con cola a la carrocería y esta operación no altere el aspecto original del vehículo.
- Si se utilizan tonillos estos se podrán sustituir por cualquiera de los suministrados por las marcas homologadas.

- Se permite lijar el paso interno en el chasis para los tornillos de sujeción con el único fin de mejorar su holgura de sujeción.

LASTRE: SI está permitido el lastre adicional en el chasis siempre y cuando este sea realizado con plomo disponible como artículo entre las marcas homologadas, esté sujeto al chasis con cola o adhesivo y No sea visible desde el exterior del mismo con la carrocería montada y en reposo.

4.- TRANSMISION:

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

Tracción trasera.

PIÑÓN: Libre dentro de las marcas homologadas sin modificación alguna. Debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior, puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre dentro de las marcas homologadas sin modificación alguna. 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: Libres dentro de las marcas homologadas, sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro). Las ruedas deben estar fijadas y girar conjuntamente con el eje o semieje.

COJINETES: Libres dentro de las marcas homologadas sin modificación alguna. Se permite fijarlos a los soportes de ejes únicamente 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. Quedan prohibidos los rodamientos.

6.- RUEDAS:

• Deben estar compuestas de llanta y neumático, libres dentro de las marcas homologadas.

• **LLANTAS:** Estrictamente de serie, deberán 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 mm. En llantas de fondo plano es obligatoria la presencia de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

Modificaciones permitidas:

- Las llantas de plástico pueden ser lijadas en su banda de rodadura para eliminar rebabas.
- Se permite fijarlas con cola a los ejes.

• **NEUMATICOS:** El neumático deberá ser completamente en goma caucho natural negra con una anchura máxima de 12 mm. Deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura de rodadura. Se pueden limar o rebajar uniformemente. Queda expresamente prohibido el torneado cónico o en formas no planas de los neumáticos traseros.

7.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libres dentro de las marcas homologadas.

GUIA: Libre dentro de las marcas homologadas. Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté preparado en el chasis. **Modificaciones permitidas:**

- 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 dentro de las marcas homologadas.

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:

VELOCIDAD: Únicamente Slot.it V12/2b de 25.000 rpm.

RALLYE: Únicamente NINCO NC-1 o NINCO NC-2.

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. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

Modificaciones permitidas:

- Se permite un margen de r.p.m. sobre las especificaciones originales marcadas por el fabricante (rodaje) de +/- un 5%. 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 en la carrocería debido a la decoración.
- La distancia mínima de la parte más baja del chasis y/o motor al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr/cm2.
- Ancho, largo y alto total del vehículo: El definido por el modelo original. Ningún elemento mecánico o dinámico podrá sobrepasar estas dimensiones originales.
- 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 vehículos que vayan apareciendo 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 CAR, GB TRACK, MRRC, MSC, NINCO, NSR, MB, GOM, REVELL, PINK KAR, PROSLOT, PROTEUS, REPROTEC, SCALEXTRIC, SLOT-IT, SPIRIT, SUPERSLOT, TEAM SLOT, HOBBY SLOT RACING.

TOUR AUTO CLASSICS (1:32)**REGLAMENTO DEPORTIVO****1-. PISTAS:**

Velocidad: Circuito permanente de velocidad con 6 carriles en plástico NINCO y abierto para entrenos libres.

Rallye: Dos circuitos individuales de plástico NINCO abiertos para entrenos libres.

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

2-. DESARROLLO DEL TOUR-AUTO:

Equipos: Los equipos en competición estarán formados por dos pilotos. Cada equipo deberá ser identificado por un nombre único.

Coches: Cada equipo deberá aportar dos coches: Uno para la carrera de Velocidad y otro para la carrera de rallye. Estos coches podrán ser de serie o adoptar las mejoras de preparación según el reglamento técnico del Tour-Auto. Deberán incorporar los motores homologados obligatoriamente.

Inscripciones: Gratuitas. Sólo podrán participar en la carrera los pilotos que figuren con puntos en el RANKING MASTERS del club ALMODELI para la temporada.

Carrera: Cada equipo participante deberá competir en dos carreras (Velocidad y Rallye) por las que obtendrá un determinado número de puntos según su clasificación final y el número total de equipos participantes (Mejor clasificación, Más puntos).

Además en cada carrera, y adicionalmente si es el caso, se otorgarán puntos a cada coche participante, tanto de velocidad como de rallye, por los siguientes conceptos:

Handicap Carrocería: Se repartirán **10 puntos** entre cada carrocería diferente (excluidas las decoraciones). Cada división se redondeará al entero superior.

Llantas(4) Originales: Si el coche participante conserva las llantas de plástico originales, el equipo recibirá **3 puntos** adicionales.

Ejes(2) y Corona Originales: Si el coche participante conserva los ejes y corona originales, el equipo recibirá **2 puntos** adicionales.

Igualmente, en las dos carreras (Velocidad y Rallye), se otorgarán puntos adicionales al equipo por el concepto de regularidad individual de cada piloto y según los siguientes criterios:

Velocidad: 5 Puntos adicionales para el piloto si este completa el mismo número de vueltas en cada uno de los carriles que dispute. Los puntos se sumarán al equipo.

Rallye: 5 Puntos adicionales para el piloto si este completa los tramos en un margen de +/- 5 sg. a la media total del equipo. Los puntos se sumarán al equipo.

Si un piloto detiene su vehículo en pista sin causa o motivo justificado de rotura mecánica, su equipo será penalizado con **menos 5 Puntos**.

Carrera de Velocidad: Carrera al Sprint en el formato habitual de las pruebas de velocidad en plástico celebradas en el club ALMODELI. Cada equipo deberá disputar un manga de entrenamientos oficiales de 1 minuto de duración con un único piloto para establecer el orden de elección de los carriles y salida de las diferentes mangas de la carrera de velocidad (A mejor tiempo, mejor opción de carril y manga a elegir). El orden de salida de esta manga de entrenamientos oficiales será el marcado por la mejor clasificación del mejor de los pilotos del equipo en el RANKING MASTERS (Mejor Clasificado, Primero en Salir). El carril para disputar la manga de entrenos oficiales será el número 3.

Para la carrera de velocidad al sprint se establecerá, dependiendo del tiempo disponible y del número de equipos inscritos, un determinado tiempo de

competición en minutos por carril, no siendo este nunca inferior a 3 minutos por cada carril.

Cada piloto de un equipo deberá disputar obligatoriamente 3 carriles NO CONSECUTIVOS, es decir, en cada cambio de carril, el equipo deberá cambiar de piloto.

En caso de duda sobre una penalización o irregularidad **deportiva** se aplicarán las especificaciones contempladas en el reglamento publicado por el club ALMODELI para las pruebas de velocidad en pista de plástico.

Carrera de Rallye: Cada equipo deberá disputar dos etapas o pasadas a los dos tramos del rallye, realizadas de forma individual cada una de ellas por cada uno de los pilotos miembros del equipo.

El orden de salida de la primera etapa será el de la clasificación final de la carrera de velocidad, es decir, el primero en salir será uno de los pilotos del equipo mejor clasificado en la carrera de velocidad y con una UNICA asistencia que será obligatoriamente realizada por su compañero de equipo, a continuación otro piloto del siguiente equipo clasificado en velocidad y así sucesivamente hasta completar todos los equipos en una primera etapa.

La segunda etapa del rallye será disputada en el orden de "Scratch" establecido en la primera etapa, es decir, el equipo con mejor tiempo en la primera pasada será el primero en salir, con el piloto que aún no ha disputado el rallye y con su compañero realizándole obligatoriamente la asistencia que también será única.

La clasificación final del rallye será por la suma de los tiempos de las dos etapas o pasadas disputadas por cada equipo. A menor tiempo, mejor clasificación.

En caso de duda sobre una penalización o irregularidad **deportiva** se aplicarán las especificaciones contempladas en el reglamento publicado por el club ALMODELI para la pruebas de rallye-slot.

5-. MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado para la primera carrera del Tour-Auto, si no es por expresa indicación del director de carrera y previa petición a este, si es el caso. Durante las carreras, 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 o tramos, ni en las pausas, salvo expresa indicación del director de carrera al piloto. El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del equipo de la carrera.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Verificaciones: Antes de los entrenamientos oficiales de velocidad el director de carrera procederá a una primera verificación de todos los vehículos, tanto los de velocidad como los de rallye, dejando en parque cerrado únicamente los que cumplan el reglamento técnico. Finalizada la prueba, los coches de los equipos 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:

Velocidad: Se competirá a un voltaje fijo de **15 Voltios**.

Rallye: A elección del piloto entre los voltajes disponibles: **6, 9, 12, 15, 18 Voltios**.

9-. RECLAMACIONES:

Si por cualquier razón un equipo 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 los pilotos del equipo y acompañada de un depósito de 30 € durante los 30 minutos posteriores al final de la carrera. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

10-. PREMIOS:

Los pilotos de los tres primeros equipos clasificados recibirán un trofeo acreditativo.

11-. HORARIOS:

10:00 - 12:00 Inscripciones y Entrenos libres.

16:00 - 16:30 Verificaciones y Parque Cerrado.

16:30 - Carrera Tour Auto Classics 1/32

21:00 - Verificaciones finales, resultados y entrega de premios.

12-. 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.

13-. 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