

1.- MODELOS ADMITIDOS:

Para poder participar en esta categoría, los modelos originales a que pertenecen las carrocerías tienen que estar contruidos entre los años 1.950 y 1.977 ambos incluidos, pudiendo ser de cualquiera de las categorías siguientes: Turismo, Gran Turismo, Deportivos, Sport Prototipos, CanAm o TransAM (SCCA). Se admiten los modelos réplicas de coches clásicos carrozados -no monoplazas- 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 los vehículos fabricados que cumplen esta normativa:

FLY CAR MODEL:

FERRARI 512S, 512S BERLINETTA y 512S CODALUNGA - PORSCHE 908, 908 FLUNDER, 908 FLUNDER LH y 908/3 - PORSCHE 917K - LOLA T70 - FORD CAPRI - FORD GT40 - PORSCHE 917/10 Turbo - PORSCHE 911S

GB TRACK:

PORSCHE 917 Spyder - CHEVRON B21 Y B19 - BMW 3.5CSL - LANCIA Beta Montecarlo

GOM:

ALFA ROMEO ALFETTA GTV

SCALEXTRIC:

FERRARI 330 P4 - PORSCHE 917K- **MINI VINTAGE**

SUPERSLOT:

FORD MUSTANG BOSS 302- CHEVROLET CAMARO - FORD GT40 - LOTUS7

MG VANQUISH:

LOLA T260 - McLAREN M8D y M8B - SHADOW MK.II

SPIRIT:

FERRARI 512M

CARRERA:

FORD MUSTANG GT350 - CHEVROLET CORVETTE - ASTON MARTIN - MERCEDES 300 SL - MASERATTI A6GS - FORD THUNDERBIRD - PONTIAC GTO - JAGUAR TYPE D - PLYMOUTH HEMICUDA - CHEVROLET CAMARO

MONOGRAM:

COBRA DAYTONA - CORVETTE GREENWOOD

MRRC:

SHELBY COBRA 427 S/C - SCARAB - CHAPARRAL 2C - CHEVROLET CAMARO SS - PONTIAC FIREBIRD RS400 - CLUBMAN FERRARI 250 GTO - CLUBMAN FERRARI 275P - CLUBMAN PORSCHE 904 - CLUBMAN COOPER KING COBRA

PINK KAR:

FERRARI GTO'62 - VOLKSWAGEN BEETLE - AUSTIN HEALEY 3000 - **CITROËN 2 CV**

REPROTEC:

FIAT ABARTH 1000 TCR - AC COBRA 427 S/C - **SEAT 600E**

TEAM SLOT:

RENAULT ALPINE A110 - LANCIA STRATOS - ALFA ROMEO GIULIA GTA

NINCO:

AUSTIN HEALEY MK.II - AC COBRA 427 - PORSCHE 356 - JAGUAR XK-120 - FERRARI 166 MM - **PORSCHE 911/934**

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 4 ruedas 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: 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 Porsche 908. 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 medicación.

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:

- 1 Lijado y recortado del Cockpit interior de los pilotos con el fin de albergar un motor homologado diferente al montado originalmente pero conservando de serie los anclajes del mismo. La zona recortada no deberá acotar una holgura con respecto al motor superior a 1 mm.
- 2 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: Original suministrado con el coche sin modificación alguna excepto las siguientes:

- 1 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.
- 2 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. También se permitirá la eliminación de los escapes laterales que sean solidarios al chasis.

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

SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los soportes en catálogo de los fabricantes con algún coche o motor homologado sin modificación alguna. Pudiéndose combinar entre ellos, siempre que no se tenga que modificar ni forzar el chasis para su fijación. Pueden estar fijados mediante cola o cinta adhesiva al chasis.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

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: La original del chasis sin modificación alguna.

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

SOPORTE DE CARROCERÍA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación, si se utilizan tornillos estos se podrán sustituir por unos de mayor longitud que los originales.

4-. TRANSMISION:

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

PIÑÓN: Libre en número de dientes y material, puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre en número de dientes, deben estar fabricadas por los fabricantes de coches o motores 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 de coches o motores homologados, sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro). Las ruedas deben estar fijas y girar ambas conjuntamente con el eje o semieje.

COJINETES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por los fabricantes de carrocerías o motores 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 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 deberá ser completamente fabricado en goma caucho natural negra. **Prohibidos los neumáticos de espuma.** 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.
- Las cuatro ruedas deberán apoyar en la pista con el coche completamente montado y en reposo.

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 con un coche o motor homologado, no se permite forzar o modificar el chasis para fijarla. Se permite rebajar la parte inferior en **1 mm.** y también los laterales para evitar que se enganche en las uniones de la pista. Se podrán añadir cables pudiéndose soldar, 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 todas 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:

MOTORES HOMOLOGADOS: SCALEXTRIC Tecnitoy (RX-6, RX-10, RX-41, RX-81, Pro Turbo, ProTurbo +), NINCO (NC1, NC2, NC3, NC5), FLY, CARRERA EVOLUTION, SUPERSLOT, PINK-KAR., SLOT-IT (V12/2 25.000 rpm), TEAM SLOT (TS-3, TS-4).

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. 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. El piñón del motor incidirá directamente sobre la corona del tren posterior del coche. El motor debe estar fijado al chasis mediante sus adaptadores homologados ayudado mediante cola y/o cinta adhesiva sin que esta tape el motor por la parte inferior. 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 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-. 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 consultaran los resultados de las dos ultimas 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 **15 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, Absoluta e Infantil (hasta 13 años cumplidos en el 2.005), repartiéndose puntos entre todos los pilotos participantes de cada categoría y de la siguiente manera:

-Primer clasificado..... 14 puntos

-Segundo clasificado..... 12 puntos

-Tercer clasificado.....11 puntos

-Cuarto clasificado.....10 puntos

-Quinto clasificado..... 9 puntos

-Sexto clasificado..... 8 puntos

-Séptimo clasificado..... 7 puntos

-Octavo clasificado..... 6 puntos

-Noveno clasificado..... 5 puntos

-Décimo clasificado..... 4 puntos

-Undécimo clasificado..... 3 puntos

A los siguientes clasificados se les asignará 2 puntos, en caso de abandono 0 puntos.

Otros: Pole: 3 puntos, 2º Mejor pole: 2 puntos, 3º Mejor pole; 1 punto

11-. HORARIOS:

Sábado por la Tarde:

16:00 - 16:30 Inscripciones y Entrenos libres.

16:30 - 16:55 Presentación, verificaciones y Parque Cerrado.

17:00 - Carrera Clásicos (Classic CUP) / Turismos (Touring CUP)

19:00 - 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 de cada categoría 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: Club de Slot ALMODELI ARAGÓN.

Director de Carrera: César Labarga, Christian Traginer, Javier Olivan e Israel Gil