PARMA NASCAR 16D (1:24) REGLAMENTO TECNICO

1-. MODELOS ADMITIDOS:
Se admiten todas las carrocerías tipo NASCAR de la marca PARMA (Ford Taurus'98, Ford Taurus '98 SS, Ford T-Bird '95, Ford T-bird '97, Pontiac Grand Prix, Pontiac Grand Prix'97, Pontiac Grand Prix'99, Chevy Lumina, Chevrolet MonteCarlo'95, Chrysler LeBaron, Outlaw M, Outlaw T, Chevrolet MonteCarlo'2000, Pontiac Grand Prix'2000, Taurus'2000, Dodge Intrepid'01, Chevy Montecarlo 2K3), clasificadas como carrocerías de Stock Cars dentro del catalogo PARMA 2003/2004. Todas las demás quedan prohibidas

2-. CARROCERIA :
ESCALA: 1/24 debe cumplir con los modelos admitidos.
MATERIAL: Fabricada en Lexán.
DIMENSIONES: Visto desde arriba o a través de las ventanillas la carrocería deberá cubrir todas las partes mecánicas del coche incluidas las ruedas, motor, transmisión y la guía. No puede ser recortado el faldón trasero, debiendo cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose en reposo con las 4 ruedas en la superficie de la pista.
DECORACIÓN: Libre mientras no sea transparente. Quedan prohibidos los alerones suplementarios así como paredes aerodinámicas y demás componentes que la carrocería no lleve de serie.
HABITACULO: Se suministra conjuntamente con el piloto.
PILOTO: Ref. #809 o #807 de PARMA.
· El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste colocado en pista, situado en la posición de conducción.
· Pintado lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

3-. CHASIS:
TIPO y MATERIAL: Flexi-Car (#583, #588, #588L), Flexi-2 (#594 A, #595, #596, 596B), Flexi-3 (#601, #601B, #606) o Flexi-4 (#579) fabricados por la marca PARMA sin modificación.
ACCESORIOS Y SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los recambios de los chasis Flexi, Flexi-2, Flexi-3 y Flexi-4 de Parma (referencias: 583-A, 588-A, 588-B, 588-C, 594, 595-A, 595-B, 595-C, 596-A, 601-C, 601-HW, 601-LW, 606-A, 606-B, 606-W) que sin modificación alguna puedan montarse sobre el chasis elegido.
POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis.
IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.
LASTRE: Homologado mientras esté bien fijado al chasis por sustancias adhesivas en la parte superior de éste y no modifique la estructura original del chasis.
SOPORTE DE GUIA: Original.
SOPORTE DE EJES: No pueden ser modificados.

4-. TRANSMISION:
TIPO: Mecánico con piñón y corona.
PIÑON: Libre en número de dientes y material dentro de la gama PARMA o PSE.
CORONA: Libre en número de dientes y material dentro de la gama PARMA o PSE.
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 tanto el delantero como el posterior, siempre que sean de la marca Parma - PSE. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura de los ejes. Las ruedas pueden girar libremente en él.
COJINETES: Deben ser originales PARMA o PSE (#623, #623-A,#624, #625, #626, #627, #628, #629). Fabricados en Bronce. Se permite que pueden ir soldados al chasis. Prohibidos los rodamientos a bolas. No se permite modificarlos para albergar ejes de mayor o menor diámetro. No se permite modificar el chasis para albergar alguno de los cojinetes citados.

6-. RUEDAS:
DELANTERAS : Libre dentro de la gama PARMA–PSE. Debe ser idéntica en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.
POSTERIORES: Libre dentro de la gama PARMA–PSE. Debe ser idéntica en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería. Deberán cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. Si se usan aditivos para aumentar la adherencia, éstos no pueden ensuciar la pista y el neumático debe estar completamente seco antes de empezar la carrera.

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:
CABLES: Libre.
GUIA: Solo esta permitida una guía, en la posición original que el chasis tiene destinado para ella. De la marca PARMA o PSE modelo "The Blade" todos los modelos.
TRENCILLAS: Libres.

8-. MOTOR:
FABRICANTE: PARMA 16D ref. #500, #498 y PSE #72000, #72001 y #72014. El inducido puede ser cualquiera de la gama 16D siguiente: #500-A, #500-T, #501-A, 501-T, #PSE 72005, #PSE #72006, #PSE 72012 y PSE #72013 (no está permitido el uso de los inducidos Super-16D).

CARACTERISTICAS: Será de serie sin modificación alguna debiendo respetar los componentes que originalmente se suministran: caja, inducido, cabezal, muelles, soporte de los carbones, imanes, carbones, tornillos y cojinetes. Esta prohibido la substitución de los cojinetes de bronce por rodamientos a bolas. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura del inducido, asi como los carbones a utilizar. Esta prohibido el uso de cualquier elemento que aumente la potencia del motor. Se prohibe el uso de potenciadores del campo magnético original. Conultar opciones disponibles para combinar en la tabla de motores adjunta.

9-. PESOS Y MEDIDAS:
· Ancho total del coche: 83 máximo.
· Ancho ruedas traseras : 20 máximo.
· Altura suelo, medida sobre vertical del eje delantero: 20mm. mínimo .
· Altura suelo, medida sobre vertical eje trasero: 25mm. mínimo.
· Altura faldón trasero, medida desde la parte más alta del alerón: 25 mm. mínimo.
· Altura mínima del chasis al suelo en el eje posterior al empezar la competición: 1mm. (excepto corona).

10-. GENERAL :
· Durante toda la carrera las medidas y especificaciones incluidas en este reglamento pueden ser verificadas por el director de carrera en cualquier momento ya sea por decisión propia o a instancias o reclamación de cualquier otro piloto participante. Si se encuentra alguna incorrecta, el piloto deberá proceder a arreglar el coche o sustituir la pieza antirreglamentaria para que cumpla con la presente normativa técnica y le serán restadas 20 vueltas en concepto de penalización por cada una de las irregularidades detectadas.
· 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.

CLUB DE SLOT ALMODELI ARAGON – TEMPORADA 2.004 – 2005

PARMA NASCAR 16D (1:24) REGLAMENTO DEPORTIVO

1-. PISTA:
Circuito permanente de velocidad en madera, de 48 mts. de cuerda y 6 carriles compensados a escala 1/24. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización. La organización ser 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: 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 dónde 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 dónde 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, PROFESSOR MOTOR, NSR 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 **12 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 deposito será retornado.

10-. PUNTOS:
Cada carrera es puntuable para el Ranking "Masters Almodeli Aragón" y el Campeonato de la categoría 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:
Según los publicados en la convocatoria de la competición y a criterio del club organizador.

12-. PREMIOS:
Según los publicados en la convocatoria de la competición y 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.