

PLAFIT “PORSCHE 962” Challenge (1:24)

1.- MODELOS ADMITIDOS:

Podrán participar en esta categoría ÚNICAMENTE el modelo PORSCHE 962C, carrocería en Kit del fabricante TAMIYA a escala 1/24, en cualquiera de sus versiones y decoraciones.

2.- CARROCERÍA :

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala 1/24 o que el fabricante de la maqueta interprete como a escala 1/24. Queda prohibida cualquier modificación aerodinámica y exterior en la carrocería original, excepto lo indicado en el presente reglamento técnico.

MATERIAL: Fabricada en plástico, no está permitido su aligeramiento interior. Para la personalización de la carrocería, si significa un cambio de visión general del vehículo, haciéndolo más bajo, ancho, corto o largo no esta permitido.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: 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. Debe cumplir con las exigencias en dimensiones de la maqueta original. Es necesario utilizar el máximo de piezas que la maqueta suministra para conseguir la máxima similitud al modelo real, siendo obligatorio la presencia de faros, portafaros y cúpula completa (si el faro se encuentra inyectado en la misma pieza original de la carrocería, deberán identificarse pintándolo de un color diferente. Mínimo 2 delanteros y 2 posteriores) y todos los aspectos aerodinámicos que originalmente incorpora sin posibilidad de modificación: bigotes, entradas aire, salidas de aire y alerones (se permite que sean fabricados y fijados con otros materiales en vez del original mientras no altere la ubicación, anchura y longitud y sean igual o mayores que el original y la altura fijada sea igual o superior al de serie). Es obligatorio la fijación del difusor trasero completo (en material libre o utilizando las piezas de la maqueta original) a la altura original y hasta los pasos de ruedas recortando lo que se considere necesario para que estas puedan girar libremente. Se permite la fijación de este mediante espuma, goma o cola. Asimismo, se interpretará también como partes de la carrocería, debiendo de ser montados (en material libre o en su defecto recortando el chasis original de la maqueta), todos los faldones y partes del chasis que en el vehículo original exteriormente sean visibles. Quedan prohibidos los alerones suplementarios así como paredes aerodinámicas y demás componentes que la carrocería no lleve de serie. Cualquier pieza debe soportar el peso completo del coche completamente montado.

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 962C. Las decoraciones personalizadas están permitidas, siempre y cuando, éstas se asemejen a un vehículo de competición real.

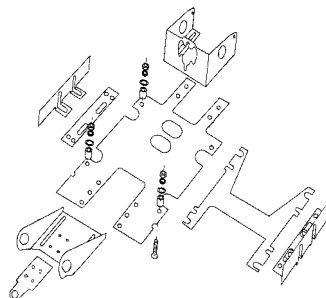
HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería y se deja a libre elección, permitiéndose el uso de interiores aligerados de lexan, vacuformes o de fabricación artesanal. Debe identificarse el volante y el salpicadero además del piloto. Al pertenecer a la carrocería puede ayudar a cumplir con las exigencias de una carrocería, evitando que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior.

PILOTO: A escala 1/24 identificando cabeza y tronco y extremidades superiores, pudiendo estar integrado en una sola pieza con el cockpit. El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste colocado en pista y situado en la posición de conducción. Pintado lógicamente en el que se identifique la cabeza, el cuerpo del piloto y el resto del habitáculo.

3.- CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Chasis PLAFIT “124” de motor en línea en Acero NO endurecido (Referencias PF.9805, PF.9807 y PF.9600), fabricados por la marca PLAFIT sin modificación alguna a excepción de lo explícitamente comentado en los apartados siguientes de este reglamento. Debe incluir: soporte de guía, soporte eje delantero y trasero, soporte de motor, soporte suspensión (H central en aluminio), central del chasis, y soportes de carrocería (fabricados en aluminio). Todos ellos descritos en el esquema adjunto del chasis, deben estar usados en la configuración original suministrada por PLAFIT y fijados en el lugar asignado por el fabricante del chasis. Todas estas piezas son de libre elección entre las que incorporan los propios chasis y las mencionadas en cada apartado siguiente sin modificación o mecanización

alguna con la excepción de los soportes de carrocería en aluminio que pueden ser recortados, doblados o modificados para facilitar su adaptación libre a esta. Para la fijación de los cojinetes, rodamientos y contrapeso únicamente está permitido usar cola.



Chasis “124”

ACCESORIOS Y SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS:

Quedan admitidos los siguientes recambios, sin modificación alguna, de los chasis Plafit “124” de acero no endurecido, además de los que incorpora originalmente el chasis:

- Separador de altura de los ejes (PF.1222)
- Soporte de guía en forma de “U” (PF.8225)
- Tornillería Pro (PF.1316)
- Tuercas autoblocantes SIGMA (SG.8713)
- Soporte carrocería en aluminio largo (PF.1208)

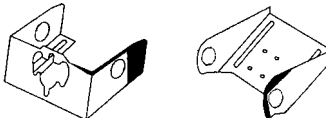
POSICIÓN DEL MOTOR: La original en línea del chasis, fijado únicamente mediante tornillos al soporte original del chasis.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: Homologado mientras esté bien fijado al chasis por sustancias adhesivas en la parte superior de éste, no modifique la estructura original del chasis y no sea visible desde el exterior.

SOPORTE DE GUIA: Cualquiera de los suministrados originalmente en los chasis homologados PLAFIT “124” para motor en línea en acero no endurecido y sin modificaciones. Únicamente podrá ser doblado para una mejor adaptación de la altura de guía a pista.

SOPORTE DE EJES: Cualquiera de los suministrados originalmente en los chasis homologados PLAFIT “124” para motor en línea en acero no endurecido y sin modificaciones. Solo podrán ser modificados únicamente tal y como se indica en las figuras siguientes:



Modificaciones admitidas soporte de ejes chasis “124”

4.- TRANSMISION:

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

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

CORONA: Libre en número de dientes, debe estar fabricada por Sigma o Scaleauto. Se permite asegurar con cola la unión entre el aluminio y el plástico.

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 PLAFIT o SIGMA, sin modificación alguna. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura de los ejes. Las ruedas deben estar fijas y girar ambas conjuntamente con el eje.

COJINETES: Originales de bronce o rodamientos a bolas fabricados por PLAFIT o SIGMA. No se permite modificarlos (originalmente los chasis PLAFIT incorporan ejes de 3mm. de diámetro).

6.- RUEDAS:

• Las 4 ruedas deben apoyar en una superficie plana con la guía en vacío.

REGLAMENTO TÉCNICO

- Deben estar compuestas de llanta de aluminio y neumático. Deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.
- El neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia no pudiendo estar torneado cónicamente. No está permitido ningún dibujo en la banda de rodadura del neumático.
- Será obligatorio el uso de tapacubos rígido (plástico, metálico o resina) en llantas lisas.
- Deben estar fijadas al eje mediante tornillo allen.
- La llanta no podrá ser modificada en ningún aspecto, debiendo estar fabricada en aluminio y con un diámetro mínimo de 17 mm., admitiéndose llantas taladradas que se interpretarán como si llevara tapacubos, mientras que el neumático debe estar fabricado en espuma de color negro.
- Si se usan aditivos para aumentar o disminuir la adherencia, éstos no pueden ensuciar la pista y el neumático debe estar completamente seco antes de entrar en parque cerrado o colocar el coche en la pista.

DELANTERAS: Ruedas de libre elección entre PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA mientras cumplan las siguientes exigencias en dimensiones antes de comenzar la carrera: Diámetro mínimo: 23 mm / Ancho mínimo: 8 mm. / Ancho mínimo de la banda de rodadura: 7 mm.

POSTERIORES: Ruedas de libre elección entre PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA mientras cumplan las siguientes exigencias en dimensiones antes de comenzar la carrera: Diámetro mínimo: 25 mm. / Ancho mínimo: 16 mm. / Ancho mínimo de la banda de rodadura: 15 mm.

7.- GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libre.

GUIA: Solo está permitida una guía, en la posición original que el chasis tiene destinado para ella. De marca PLAFIT, MRRC, S7 o PARMA.

TRENCILLAS: Libres.

8.- MOTOR:

Únicamente la referencia SCALEAUTO SC.002 con las siguientes especificaciones de Serie: 18.000 r.p.m. a 18V y 200mA de consumo.

CARACTERÍSTICAS: 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. Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación. Debe estar fijado únicamente mediante tornillos al soporte de motor. Está prohibido el uso de condensadores, imanes extra y cualquier otro método que aumente la potencia del motor o altere el paso de corriente desde las trencillas al motor. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original. Se admite una mejora de las prestaciones de serie en un margen nunca superior al 5 % de las especificadas en origen por el fabricante.

9.- PESOS Y MEDIDAS:

- Anchura máxima del coche: **83 mm.**
- La distancia mínima de chasis y la carrocería al suelo con las 4 ruedas tocando en una superficie plana y la guía en vacío debe ser **superior a 1 mm.** La tornillería del chasis se interpretará como parte del mismo.
- Peso mínimo de la carrocería : **50 gr.** (incluyendo los soportes de carrocería y tornillos).
- Peso mínimo del coche completo: **200 gr.**

10.- DISPOSICIONES GENERALES:

- 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 **10 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.

PLAFIT “PORSCHÉ 962” Challenge (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 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: Cada manga de 6 pilotos (empezando por los peor clasificados en los entrenamientos oficiales) participará durante **3 o 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 **20 Voltios** con un margen de error de +/- 0.1 Voltio y regulado bajo fuentes DS Racing Products modelo DS Power 5 de 5 Amperios de potencia.

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 el Campeonato de la categoría según la convocatoria de la competición, repartiéndose puntos entre todos los pilotos participantes y de la siguiente manera:

Carrera: 1º: 14 pts, 2º: 12 pts, 3º: 11 pts, 4º: 10 pts, 5º: 9 pts, 6º: 8 pts, 7º: 7 pts, 8º: 6 pts, 9º: 5 pts, 10º: 4 pts, 11º: 3 pts. A los siguientes puestos se les asignará 2 puntos. Abandono 0 puntos.

Otros: Pole:3 pts, 2º Mejor pole:2 pts, 3º Mejor pole:1 pto.

11-. HORARIOS:

Domingo por la Mañana:

09:00 - 09:25 Inscripciones y Entrenos libres.

09:25 - 10:00 Verificaciones y Parque Cerrado.

Toma Oficial de Tiempos (Poole).

10:00 - Carrera Plafit “PORSCHÉ 962” Challenge.

12:00 – Verificaciones finales, Resultados.

12-. PREMIOS:

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

- “Trofeo de Campeonato de Aragón” (10 Carreras, descartando los dos peores resultados) a los primeros clasificados a los puntos según inscripciones totales en el campeonato y a criterio del 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. Iker Santos.

Equipo Técnico y Deportivo: Miembros de la Sección 1/24 del Club de Slot ALMODELI-ARAGÓN.