

Series SPORT GT1-LMP (1:32)**REGLAMENTO TECNICO****1.- MODELOS ADMITIDOS:**

Se admitirán todos las réplicas de los modelos reales que estén clasificados a partir de 1/1/1992 como Prototipos, GT-1 (a partir de 1997) o GT Prototipos que cumplan el reglamento técnico (aunque no haya participado en él) de las series de resistencia IMSA WSC, FIA Sportcar Championship, cualquiera de las categorías GTP, LMP de las 24 H. de Le Mans o las Le Mans Series Americanas, Europeas o Asia Pacífico. La réplica a Slot de este vehículo debe estar fabricada durante los últimos 5 años y estar distribuidos en España por el mismo distribuidor a partir de Junio 2004. Para una mejor identificación orientamos sobre los vehículos fabricados que cumplen con esta normativa:

SCALEXTRIC: Ferrari F-333SP, Cadillac Northstar LMP, Audi R8, Dome S101.

FLY: Porsche Joest, Panoz LMP “spyder”, Panoz GTR-1, Lola B98/10 (incluye Fly-Racing), Lola B98/10 “cola larga”, Porsche 911 GT-1 '98 (Incluye Fly-Racing).

PROSLOT: Toyota GT-One

NINCO: BMW V12, BMW V12 LMR

CARRERA: BMW V12 LMR, Audi R8R, Panoz LMP007, Bentley EXP speed 8 LMP, Porsche GT-1 Evo'98.

PINK KAR: Reynard 2QK LMP-675.

SLOT.IT : Audi R8C, Porsche 956, Porsche 962, Nissan R390 GT-1, Sauber Mercedes C9.

SPIRIT: Lola B2K/10, Reynard 2QK LMP-675, Dallara Oreca LMP.

SUPERSLOT: Cardillac Northstar LMP, MG lola EX-257, Lister Storm LMP 900.

REPROTEC: Nissan R390 GT-1

TEAM SLOT: Lola T98/10, Lola T98/10 “cola larga”, Nissan R390 GT-1.

TOP SLOT: Cadillac LMP 900, Pescarolo LMP 900, Courage LMP 900, Chrysler LMP 900.

REVELL-MONOGRAM: March 83G

2.- CARROCERIA:

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala entre 1/30 y 1/34. Quedando prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería original. Debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: De carácter rígido y opaco debe estar fabricada en plástico o resina. Está permitido el aligeramiento interior de la carrocería pero 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. Debe respetar el peso mínimo de la carrocería establecido por la organización.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Estos coches deberán conservar todos los elementos y características en dimensiones de los modelos originales. La carrocería debe tapar todos los elementos mecánicos: motor, transmisión, cables y guía, en su vista vertical, o bien a través de los cristales o faros. Debiendo cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose en reposo con las ruedas posteriores en una superficie plana. Se permite eliminar o añadir antenas, escobillas del limpiaparabrisas, retrovisores (si vienen por separado de la carrocería), anillas de remolque y emblemas de fabricante. Se permite la supresión de la bombilla, leds, cables, y soportes de luz, pero deberá mantenerse la óptica frontal original (faro, cúpula y soporte interior si existe) y el piloto trasero rojo o anaranjado en su posición original. Si existe un faldón lateral, apéndice aerodinámico, radiador, entradas o salidas de aire, alerón, difusores, simulación de motor, escape que sea visible desde el exterior y no pertenezca a la carrocería estos deberán ser recortados y mantenidos en sus posición original (sin modificación de altura o posición) fijados con cola a la carrocería. Los cristales de la carrocería son libres, pero deberán ser transparentes. Es obligatorio la fijación del spoiler delantero y el difusor trasero, siempre que sea posible, (o en su defecto el chasis) hasta los pasos de ruedas recortando únicamente lo necesario para que la guía pueda girar libremente.

DECORACIÓN: Debe simular la de un modelo de competición real incluyendo obligatoriamente dos dorsales y un “sponsor” principal. El color base del

vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente.

HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería a efectos de peso. De fabricación libre, deberá tener un habitáculo interior o cockpit, para separar la carrocería del chasis de forma que no permita la visión de elementos mecánicos del coche. En su interior, situado de manera lógica y tridimensional, se ubicará el piloto. La decoración es libre.

PILOTO: El piloto tridimensional debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste en pista y situado en la posición de conducción. Debe estar pintado, lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y volante, siendo de color distinto al resto del habitáculo.

3.- CHASIS:

TIPO y MATERIAL: El chasis es de libre elección de entre las marcas comerciales homologadas en este reglamento y con catálogo de adquisición disponible únicamente a través de comercios legalizados. Pueden ser modificados pero manteniendo los anclajes del motor y del eje posterior conservados de serie.

POSICIÓN DEL MOTOR: La original del chasis o soporte de motor utilizado en este. El motor debe estar fijado al chasis, o soporte motor, sin que tenga la posibilidad de bascular entre ellos pero con regulación en altura permitida. Se permite la basculación de carrocería. El soporte de motor debe estar fijado al chasis en la forma prevista por el fabricante.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor o aquellos que no influyan directamente en la atracción de la pista.

LASTRE: Esta permitido el lastre adicional, la cantidad y ubicación es libre, pero siempre situado por encima del plano vertical del espacio ocupado por el chasis y esté fijado por substancias adhesivas.

SOPORTE DE GUÍA: Libre.

SOPORTE DE EJES: Original en forma y ubicación del chasis utilizado.

SOPORTE DE CARROCERIA: Libre.

4.- TRANSMISION:

TIPO: Únicamente con un sistema de piñón y corona no cónico. Tracción trasera.

PIÑON: Libre entre las marcas homologadas. Debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Prohibido la tracción en el eje delantero.

CORONA: Libre entre las marcas homologadas.

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. Las ruedas deben estar fijas y girar conjuntamente con el eje o semieje.

COJINETES: Libres dentro de las marcas homologadas. Se permite los rodamientos a bolas.

6.- RUEDAS:

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

· Las 4 ruedas deben girar libremente y apoyar en una superficie plana en posición estática.

· Las ruedas deben estar fijas al eje y girar conjuntamente con el eje o semieje.

· Las ruedas completas montadas en el eje podrán sobresalir en 1mm. por lado como máximo del paso de ruedas original de la carrocería visto desde la parte superior del vehículo.

· El diámetro mínimo de la rueda deberá ser de **16 mm.**

LLANTAS: Las llantas deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería (las ruedas delanteras pueden ser distintas de las posteriores) con un diámetro mínimo de **14 mm.** y anchura mínima de **8 mm.** La fijación de la llanta es libre. En llantas de fondo plano es obligatoria la presencia de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

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. No pueden ser vistos frontalmente con el coche en posición de reposo sobre la pista.

GUIA: Única y con emplazamiento, material y tipo libre de entre las marcas homologadas. Se permite modificar la pala (parte que queda dentro del carril) de la guía mientras ésta 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 dentro de las marcas homologadas.

8.- MOTOR:

FABRICANTE: Del tipo compacto de caja cerrada con un máximo de 35000 rpm. a 12V. de entre las marcas homologadas.

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 carbonos, clips, imanes, carbonos, 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. 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:

· La distancia mínima del motor al suelo con las 2 ruedas posteriores tocando en una superficie plana nunca puede ser inferior a 1 mm.

· La distancia mínima de la parte más baja del chasis al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr/cm2 (excepto corona.).

· La distancia mínima de la carrocería al suelo con las 2 ruedas posteriores tocando en una superficie plana nunca puede ser inferior a 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.

· El peso mínimo de la carrocería es de **15 gr.** con habitáculo montado.

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, CLUBMAN SPECIAL, FLY CAR, GB TRACK, GOM, HOBBO SLOT RACING, MB, MG, MRRC, MSC, NINCO, NSR, PINK KAR, PKS, PROSLOT, PROTEUS, REPROTEC, SCALEXTRIC Technitoy, SLOT-IT, SPIRIT, SUPERSLOT, TEAM SLOT.

Series SPORT GT1-LMP (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. 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 **3 6 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, que deberán ser entregados abiertos por los pilotos participantes, 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 nuevamente.

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 y regulado bajo fuentes DS Racing Products modelo DS 2/12 de 2 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:

Sábado por la Tarde:

19:00 - 19:25 Inscripciones y Entrenos libres.

19:30 - 19:55 Presentación, Verificaciones y Parque Cerrado.

20:00 – Carrera *Series SPORT GT1-LMP 1:32*.

22:00 – Verificaciones finales y Resultados.

12-. PREMIOS:

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

- “Trofeo de Campeonato” (6 Carreras, descartando el peor resultado) a los primeros clasificados a los puntos 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 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