

PORSCHE 956/962 Endurance Cup (1:32)**REGLAMENTO TECNICO****1-. MODELOS ADMITIDOS:**

Únicamente coches de slot modelo Porsche 956 y Porsche 962 del Fabricante SLOT.IT.

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 y escapes que se suministren en el coche de serie

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: El Color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. La decoración del vehículo debe simular un coche de competición real, siendo obligatorio la inclusión de dos dorsales y un “sponsor” principal.

HABITACULO: El Original del vehículo sin modificación.

PILOTO: El Original del vehículo sin modificación. Si está pintado deben identificarse lógicamente la cabeza con el casco, las extremidades superiores y el resto del habitáculo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Original suministrado con el coche sin modificación alguna excepto el lijado del perfil lateral del chasis y ventana de soporte de motor en cotas no superiores a medio milímetro (0,5 mm) con el único objetivo de conseguir mejorar el efecto de basculación de la carrocería (eliminación de rebabas) o soporte motor. Igualmente, se permite el recortado o lijado de los dos topes centrales del chasis para el eje delantero con el único objetivo de ajustar su basculación.

SOPORTES DE MOTOR: Quedan admitidos todos los soportes en catálogo del fabricante SLOT.IT sin modificación alguna (así como sus accesorios de fijación). El motor puede estar fijado mediante el sistema original de fijación o ayudado de cola y/o cinta adhesiva al chasis, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte motor.

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

LASTRE: NO está permitido ningún tipo del lastre adicional en el chasis.

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

SOPORTE DE EJES: Los originales del chasis sin modificación alguna..

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación alguna. **Tornillos libres, disponibles como recambio homologado de Slot.**

4-. TRANSMISION:

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

PIÑÓN: Únicamente se admiten piñones disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT sin modificación alguna.

CORONA: Únicamente se admiten coronas disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT sin modificación alguna.

SISTEMAS DE FRENADO: Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

5-. EJES:

EJES: Únicamente se admiten ejes disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro). Las ruedas deben estar fijas y girar conjuntamente con el eje o semieje.

COJINETES: Únicamente se admiten cojinetes disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT sin modificación alguna.

6-. RUEDAS:

- Deben estar compuestas de llanta y neumático.
- Las llantas deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería (las delanteras pueden ser distintas de las posteriores) pudiendo ser únicamente cualquiera de las disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT, excepto los modelos para coches de Formula 1 (SI-PA14 ó SI-PA20).
- El neumático estará completamente fabricado en goma caucho natural negra. **Únicamente se admiten neumáticos disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT.** 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 12 mm.
- La llanta no podrá ser modificada en ningún aspecto.
- Es obligatoria la presencia de tapacubos en las llantas debiendo ser cualquiera de los disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT.

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: **Libres, disponibles como recambio homologado de Slot.**

GUIA: Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté preparada en el chasis. Únicamente se admiten guías disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT, no permitiéndose forzar o modificar el chasis para fijarla. Se permite modificar el cuerpo (la 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: **Únicamente se admiten trencillas disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT**

8-. MOTOR:

FABRICANTE: Únicamente se admiten motores disponibles en catálogo del fabricante SLOT.IT.

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. La organización considerará si su consumo en vacío y en carga está dentro de unos márgenes preestablecidos, nunca superiores a un 5% de las especificaciones de serie dadas por el fabricante. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

- Se permite un aumento de peso en la carrocería debido a la decoración.
- La distancia mínima del chasis y/o motor al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr/cm2.
- 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.

PORSCHE 956/962 Endurance Cup (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 equipos presentes en la carrera y en función del horario de desarrollo de las competiciones. Si hay más de 6 equipos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril.

Inscripciones: Todos los equipos deberán formalizar su inscripción a la carrera de semi-resistencia 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 equipos 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 equipos inscritos deberán realizar una manga clasificatoria que consistirá en rodar durante 1 minuto y en solitario por un carril elegido por un piloto del equipo, 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 equipos en estos entrenamientos oficiales; así pues, el primer mejor tiempo es el primer equipo 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. Estos criterios se aplicarán sobre el piloto del equipo que realice los entrenos oficiales.

Carrera de Semi-Resistencia: Cada manga de 6 equipos (empezando por los peor clasificados en los entrenamientos oficiales) participará durante **20 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 equipo 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 equipo 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 equipo con el mayor total de vueltas se clasificará por delante. En caso de nuevo empate el equipo 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 equipos y pilotos inscritos en la carrera, y se efectuará justo después de haber competido (para la primera manga, los comisarios serán los últimos equipos en participar). La posición será designada por el director de carrera. En caso de incumplimiento o abandono se procederá a la exclusión del equipo 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 un 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. En cualquier caso, un comisario nunca podrá abandonar su posición y su función para manipular un vehículo. El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del piloto y su equipo de 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 equipo. 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 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. Mas Vtas x manga: 3 pts., Vuelta Rápida: 3 pts.

11-. HORARIOS:

Sábado por la Tarde:
16:00 - 16:25 Inscripciones y Entrenos libres.
16:30 - 16:55 Presentación, Verificaciones y Parque Cerrado. Toma de tiempos oficial.
17:00 – Carrera *Porsche 956/962 EnduranceCup*
22:00 – Verificaciones finales y Resultados.

12-. PREMIOS:

- Diploma acreditativo a los tres primeros equipos anexos publicados de cada carrera.
- “Trofeo de Campeonato” (4 Carreras, descartando el peor resultado) y productos del patrocinador SLOT.IT, 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