

GRUPO C Endurance Cup (1:32)**REGLAMENTO TECNICO****1-. MODELOS ADMITIDOS:**

Cualquier modelo Grupo-C de la marca Slot.it:

- Porsche 956 (ref. Si-ca02)
- Porsche 962 (ref. Si-ca03)
- Sauber C9 (ref. Si-ca06)
- Jaguar XJR9 (ref. Si-ca07)
- Lancia LC-2 (ref. Si-ca08)
- Porsche 956HD (ref. Si-ca09)

También están homologados las versiones “LeMans Winner” de los mismos modelos con referencia Si-cw.

2-. CARROCERIA :

MATERIAL: De serie fabricada en plástico. No está permitido el aligeramiento de la carrocería a excepción de lo mínimo necesario para la fijación de los LED's (permitiéndose taladrar el soporte de los faros delanteros, posteriores, superiores o laterales para su instalación).

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS:

Visto desde arriba o a través de las ventanillas, la carrocería deberá cubrir todos los elementos mecánicos: Motor, transmisión, cables y guía. Es obligatorio la presencia de todos los elementos que trae de origen, incluyendo transparencias, paneles interiores y alerones con las siguientes excepciones: Antenas, faros auxiliares, retrovisores, escobillas limpia-parabrisas y cubreruedas que se pueden añadir o suprimir si estos están fijados independientemente de la carrocería o 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: Debe mantenerse el original suministrado sin modificación. Debe aportar el piloto de serie sin modificación.

PILOTO: El piloto debe ser el original (se permite forzar la posición de las piernas para que no toque con el chasis o el kit de luces instalado) en la posición lógica de conducción.

LUCES: Es obligatoria la utilización de un sistema de luces Slot.it ref. SI-SP06 con luces delanteras y traseras, debiendo éstas de funcionar correctamente (luz continua o intermitente) ya en las verificaciones técnicas. En caso de que dejen de funcionar completamente las luces delanteras durante la etapa nocturna, deberían repararse en tiempo de carrera. Está permitido el montaje de un interruptor para conectar o desconectar las luces, debe estar dentro del espacio entre la carrocería y el chasis sin modificación alguna de los elementos originales del coche, no pudiendo ser visible verticalmente. El kit de luces debe ser montado en la ubicación original establecida por el fabricante en el chasis. Los LED's son de libre procedencia pero deberán ser blancos o amarillos los frontales y rojos o anaranjados los traseros. Se permite la ubicación de un led de cualquier color en la parte superior de la carrocería para la identificación del vehículo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: El original suministrado sin modificación a excepción de lo mínimo

necesario para la fijación del sistema de luces posteriores de SLOT.IT. Está permitido usar cola en la fijación de los cojinetes, el sistema de luces y los soportes de motor. (*) **Está permitido también el 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 (eliminación de rebabas). 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 homologados los siguientes soportes de motor que Slot.it posee para este vehículo: Longitudinal (Si-ch02), longitudinal flexible (Si-ch18), longitudinal invertido (Si-ch13), longitudinal invertido offset (Si-ch24). El motor puede estar fijado mediante el sistema original de fijación (por tornillos, de procedencia libre), ayudado de cola y/o cinta adhesiva al chasis, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte de motor. Esta permitida la suspensión magnética de Slot.it siempre que se monte con las piezas suministradas y de manera que trabaje como suspensión activa, no como efecto magnético adicional.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor y los montados en la suspensión magnética.

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 soporte motor sin modificación alguna.

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación, si se utilizan tornillos estos se podrán sustituir por cualquiera de otros fabricantes.

4-. TRANSMISION:

PIÑON: Libre dentro la gama SLOT.IT, respetando la funcionalidad establecida por el fabricante.

CORONA: Libre dentro la gama SLOT.IT sin modificación.

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

5-. EJES:

EJES: Libre dentro la gama SLOT.IT sin modificación, las ruedas deben estar fijas y girar conjuntamente al eje.

COJINETES: Originales del soporte motor sin modificación.

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) a escoger entre cualquiera de las fabricadas por SLOT.IT a excepción de los modelos para coches de Formula 1 (SI-PA14 ó SI-PA20). La llanta además de su fijación original podrá ser reforzada con cola pero no podrá ser modificada en ningún aspecto.
- El neumático delantero deberá ser el SI-PT15 de perfil bajo, se permite rebajar de forma plana pero no tratar superficialmente.
- El neumático trasero será suministrado por la organización: 3 Pares de la ref. SI-PT11 “P4” DE

20x12 mm. El neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura de rodadura. Se permiten encolar el neumático a la llanta.

- En todas las llantas es obligatoria la presencia en todo momento de 1 tapacubos fabricado por Slot.it y sin modificación.

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. Puede ser modificada en anchura de su cuerpo (la parte que queda dentro del carril) y rebajando en hasta 1 mm la profundidad original del cuerpo.

TRENCILLAS: Libres, disponibles como recambio homologado de Slot.

8-. MOTOR:

FABRICANTE: Slot-it V12/3 DE 21500 rpm, suministrado por la organización. No se permite ninguna modificación a excepción de recortar el eje del motor que no sea necesario.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

- El coche debe cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose en reposo con las 2 ruedas posteriores y la guía en una superficie plana.
- Se permite un aumento de peso de +15 gramos en el coche completo debido a la decoración y sistema de luces instalado.
- La distancia mínima del chasis y/o motor al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr/cm2.
- La anchura total del eje posterior de exterior de una llanta al exterior de la otra es de 62 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 equipo será sancionado con **20 vueltas** y la obligación de reparar el coche para que cumpla el reglamento.

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.

(*) **Extensiones al reglamento técnico original publicado por la ACS (Asociación Catalana de Slot).**

GRUPO C Endurance Cup (1:32)

1.- PISTA:

Circuito permanente de velocidad en plástico NINCO, de 41 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.

2.- DESARROLLO DE LA CARRERA:

Para un desarrollo de la carrera con el máximo de igualdad entre los participantes, éstos deberán coger un motor (ya rodado) por sorteo entre los ofrecidos por la organización, siendos éstos ya verificados con anterioridad y anotadas sus características en una tabla pública. En caso de rotura de motor, la organización facilitará un segundo motor al equipo participante.

Los equipos estarán formados por 2 o 3 pilotos.

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.

Entrenamientos Oficiales: Todos los equipos inscritos deberán realizar una manga clasificatoria que consistirá en rodar durante **2 minutos** y en solitario por un carril elegido por el director de carrera, colocando el piloto 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. Las mangas de la carrera se determinarán por el tiempo efectuado en estos entrenamientos, eligiendo carril de inicio los 3 primeros equipos, asignado las siguientes plazas por orden de menor a mayor al resto de equipos clasificados según tiempo efectuado en los entrenamientos oficiales (en caso de empate se verificará el segundo mejor tiempo de entrenamientos). Después de los entrenamientos oficiales el coche será recogido por la organización y volverá a parque cerrado hasta el inicio de la carrera. Para establecer el orden de estos entrenamientos oficiales se aplicará el orden según el numero obtenido en el sorteo de los motores entregados por la organización, comenzando el equipo con el motor número 1.

Warm up: Todos los equipos clasificados podrán rodar en su pista inicial **5 minutos** antes del comienzo de la 1ª. Manga de la carrera. Cualquier limpieza en las trencillas o neumáticos del coche podrá ser efectuada durante este periodo, siempre bajo el conocimiento de la organización y con los líquidos y materiales aportados por esta. Pero la configuración del coche no podrá ser variada en ningún momento.

Carrera: En función del número de equipos inscritos (mínimo 6, máximo 12) se establecerá una o dos carreras, celebrándose la primera el Sábado y la segunda el Domingo y aplicando el mismo horario de carrera en las dos. Hasta 8 equipos inscritos se disputará una sola carrera el Sábado estableciendo la rotación de carriles con la inclusión de los carriles "0" y "00". Si los equipos inscritos son de 9 hasta 12 inclusive, se disputará una segunda carrera el Domingo. La asignación de mangas para las carreras será en función de los tiempos obtenidos en los entrenos oficiales, siendo los equipos con peor tiempo los primeros en disputar la carrera y así sucesivamente. Cada equipo disputará 12 mangas participando en 6 + 6 carriles donde se les irán sumando las vueltas. Los equipos (empezando por los peor clasificados en los entrenamientos oficiales) participarán durante **50 minutos** en cada uno de los seis carriles para completar la etapa diurna y durante **30 minutos** de nuevo en cada uno de los seis carriles para completar la etapa nocturna con las luces del coche operativas, de forma que se completen las 8 horas establecidas para la carrera. La organización dejará 5 minutos como máximo para cada uno de los cambios de carril. Un piloto escogido por el equipo para disputar un carril no podrá ser cambiado a no ser por fuerza mayor. Todos los pilotos de un equipo deben disputar un mínimo de 4 carriles y hasta un máximo de 6 carriles. 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 la sección del circuito (coma) donde ha terminado.

Cambio de Carril: Los cambios de carril corresponderán a la serie 1-3-5-6-4-2-descanso"0"-descanso"00" (impares suben, pares bajan). Este sistema de cambio de carril proporciona que los equipos nunca tengan el mismo equipo al mismo lado durante la carrera. Es decir cada equipo tendrá una vez a la derecha y una vez a la izquierda el resto de los equipos participantes. El cambio de carril será efectuado por la organización, todos los equipos deberán anotar el piloto que disputa la manga antes que esta se inicie.

Etapas Nocturnas: Durante la disputa del primer carril de la etapa nocturna, todos los equipos que no hayan realizado la activación del sistema de luces de sus coches serán llamados por la organización para que lo activen. Para activar el sistema de luces se deberá parar en la zona de "pitlane", sacar el coche del circuito, activar las luces y devolverlo a la zona de "pitlane". Si fuese necesario desmontar alguna pieza del

coche para activar las luces esto deberá realizarse en la zona de "pitbox" de las mesas de la organización.

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 las vueltas rápidas en carrera, el equipo con mejor tiempo se clasificará por delante.

Campeonato: En caso de empate al final del campeonato se consultaran los resultados de las dos 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:

Los comisarios son siempre componentes del equipo que disputa la carrera. Hacer de comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras se está compitiendo. La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, y el lugar de asistencia del comisario será determinado por el número de carril en el que el equipo va a disputar la manga. El protocolo establecido para la colocación de un coche es: primero se retira el vehículo que estorbe el paso a otros, siendo el coche que provoca el accidente el último en ser colocado. En caso de negación a asistir de comisario, se procederá a la parada del vehículo del equipo en la zona de boxes hasta la presencia de un comisario en la zona asignada. Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio de neumáticos obligatorio y de **10 vueltas** de penalización. El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto o equipo para que se pueda tomar nota del suceso.

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. Todo el servicio de reparación en los coches debe efectuarse por 1 miembro del equipo perteneciente al equipo o 1 mecánico indicado. Si no se encuentran miembros del equipo presentes, deberá ser el piloto quien repare el vehículo nunca el comisario. Todas las reparaciones deben de efectuarse en un lugar indicado como "pit box" por los directores de carrera con los útiles y recambios verificados por la organización. Para cualquier parada en boxes se deberá informar a la organización y se deberá parar únicamente en el "pit lane" (a menos que el coche no pueda llegar a esta zona). 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. La rotura de piezas de carrocería (alerones o piezas de tamaño superior a 1 cm de la carrocería) deberá ser fijadas de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera, siendo el director de carrera autorizado a parar un coche si cree que necesita fijar algún elemento de la carrocería, respetando la buena fe del equipo en parar y reparar el coche en las 10 vueltas posteriores al incidente. (Excluidos tapacubos, retrovisores, faros, antenas y limpiaparabrisas). Durante la carrera se podrá sustituir cualquier elemento del coche a excepción de la carrocería, debiéndose de mantener las piezas originales. No obstante hay dos elementos (**chasis y motor**) que en caso de que se cambien implicará una sanción de **20 vueltas**, asimismo durante el cambio del chasis o el motor no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo. La organización aportará aceite MURA (pin point oiler) para el engrase de los elementos mecánicos del coche, así como Alcohol 96° y gasolina para la limpieza de neumáticos. Cualquier otro líquido está prohibido.

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. A la finalización de las Etapas Diurnas y Nocturnas (fin de carrera), los coches pasarán obligatoriamente una nueva verificación técnica.

Sorteo de Motores, entrega de ruedas y montaje: Se realizará un sorteo con todos los equipos presentes para la entrega de los motores aportados por la organización. Un vez entregados todos los motores y ruedas a los equipos participantes, estos dispondrán de 15 minutos para el montaje de los mismos en los coches. Una vez finalizados los 15 minutos, el capitán del equipo deberá entregar el coche a la organización para su entrada en parque cerrado. El retraso en la entrega del coche supondrá una sanción de **5 vueltas** por cada minuto de retraso.

Parque cerrado: Una vez los coches estén verificados permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no

REGLAMENTO DEPORTIVO

pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado, salvo expresa indicación del director de carrera.

Reclamaciones:

Si por cualquier razón un equipo inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante esta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 €, como máximo 30 minutos posteriores al final del último cambio de carril. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

7.-PENALIZACIONES:

Se aplicará una sanción de **10 vueltas** en los siguientes casos por conducta antideportiva:

·Tocar el coche en el cambio de carril (excepto miembros organización).

·No informar a la dirección de carrera del piloto que participará en la siguiente manga o que este sea distinto al anotado.

·Cambio de piloto en mitad de manga.

·No estar presente en la zona asignada de comisario.

·Reparar el coche en una zona no permitida.

·Gritar a la organización.

·Gritar mientras se está conduciendo, al 3er aviso de la organización en la misma manga.

·Hablar por móvil, walkie-talkies, beber o comer haciendo de comisario o pilotando, al 2º aviso de la organización.

·Cualquier conducta de pilotaje que la organización interprete que perjudica al buen desarrollo de la prueba.

·Tocar o volver a poner el coche fuera de la zona marcada como "pit lane", sin autorización del director de carrera.

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 e independientes por carril.

9.- PUNTOS:

Cada carrera es puntuable para 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

10.- HORARIOS:

Los establecidos en la convocatoria de la competición por el club organizador.

11.- PREMIOS:

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

- "Trofeo de Campeonato" (2 Carreras) 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.

- El equipo ganador del Campeonato tendrá derecho de reserva de plaza para las "24 Horas GrupoC Slot.it" del Cpto. de España organizado por la ACS (Asociación Catalana de Slot)

12.- INSCRIPCIONES:

El coste de la inscripción será el establecido por el club organizador en la convocatoria de la competición.

Igualmente, el club organizador establecerá un sistema de pre-inscripciones adelantadas para la reserva de plazas de competición

13.- MANDOS:

Cualquiera de los homologados por la ACS (Asociación Catalana de Slot) para el Campeonato de España 2006.

14.- 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.