

GT - LMP- GTP
Temporada 2013-14

REGLAMENTO DEPORTIVO:

1.-PISTA:

NINCO de 4 carriles.

2.-DESARROLLO DE LA CARRERA:

Entrenamientos libres: Todos los participantes tendrán tiempo antes del inicio de su manga para realizar los últimos ajustes a sus coches así como reconocimiento del circuito. El orden y sentido de carrera será establecido por la organización.

Se correrá una única manga de 5 minutos, a establecer por la organización

Cambio de carril: El orden de cambio de carril será el siguiente: 1-3-4-2

3. COMISARIOS:

Hacer de comisario será obligatorio para todos los pilotos inscritos en la carrera.

4.-MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Durante la carrera, únicamente se podrá arreglar el vehículo en tiempo de carrera, y se podrá manipular el vehículo durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles.

Cualquier cambio de vehículo supondrá la descalificación del piloto siendo relegado a la última posición de carrera.

5.-VOLTAJE:

Se competirá a voltaje fijo 12 V

6.-PUNTUACIONES:

1ª Posición: 25 puntos

2ª Posición: 20 puntos

3ª Posición: 15 puntos

4ª Posición: 10 puntos

5ª Posición: 8 puntos

6ª Posición: 6 puntos

7ª Posición: 5 puntos

8ª Posición: 3 puntos

9ª Posición: 2 puntos

10ª Posición: 1 punto

7-.HANDICAP:

Los pilotos que queden en una de las 3 primeras posiciones de la prueba disputada, deberán cambiar de coche obligatoriamente en la siguiente, no pudiendo utilizar el coche ganador hasta 2 carreras más tarde.

Es decir, si un piloto queda en estas posiciones no podrá utilizar este vehículo en la prueba siguiente.

Si por alguna razón el piloto no asistiese a la prueba donde debería cumplir con esta regla, entonces la penalización quedará anulada

(se considera que la no asistencia es ya suficiente handicap).

Además de cumplir con el handicap arriba detallado, el piloto que quede en la PRIMERA posición deberá competir con un vehículo con el motor en posición de "LINEA", no permitiéndose ni ángulo ni transversal.

En el remoto supuesto que el coche que corre con el motor en línea, volviera a quedar primero en la prueba, volvería a correr en línea a la siguiente prueba, pero cambiando el modelo.

Ejemplo:

1º Carrera – (GT) en ángulo, se obtiene primer puesto.

2ª Carrera- (LMP ó GTP) en línea, se vuelve a obtener el primer puesto.

3ª Carrera.- (GT) en línea.

8- PRUEBAS CON LUZ.

.- Se tiene previsto que en las pruebas del 2014, cuya primera prueba será el 10 de enero de 2014, se corra con luz, alternando las pruebas nocturnas y diurnas hasta el final de temporada.

En teoría las pruebas serían así, se confirmarán en enero de 2014:

5ª Prueba GT-LMP-GTP	7 febrero 2013	NOTURNA
6ª Prueba GT-LMP-GTP	4 abril 2013	NOCTURNA
7ª Prueba GT-LMP-GTP	30 mayo 2013	NOCTURNA

.- Las dos últimas pruebas serán con luces, dado que hay no está muy claro que el dos de mayo, exista la afluencia esperada, por lo que la siguiente carrera también será con luces.

(Habría que amortizar todo el currelo de farolas que nuestro amigo Raul se está pegando).

REGLAMENTO TÉCNICO

1.- MODELOS HOMOLOGADOS:

AVANTSLOT: Audi R10 Pescarolo Peugeot 908 Porsche Spider Mirage	NINCO: Acura Ascari AUDI R-8 Ferrari 360 Ford GT	NSR: Audi R-18 Audi R-8 Chevrolet Corvette Mosler MT-900R
FLY-GB TRACK: Lola B98/10 Lola B98/10 “cola larga” Porsche 911 GT-1 Ferrari F-40	Honda NSX Jaguar Type E Lamborghini Gallardo Lamborghini MURCIELAGO Lexus SC430 Mosler MT-900R	REPROTEC: Nissan R390 GT-1
SCALEAUTO: Honda HSV Pagani Zonda Radical S9 Toyota GT-ONE	NISSAN 350Z Porsche 997 GT3 Renault Megane Toyota Supra	SLOT-it: Audi R8c / Reloaded Audi R-18 TDI Ferrari F-40 Jaguar XJR 12 / 9 / 6 Lancia LC2 / 85 Lola B09 / 60 MAZDA 787 B McLaren F1 Nissan R390 GT-1 Porsche 911 GT 1 Evo 98 Porsche 956 / KH / C Porsche 962 / KH / C Sauber Mercedes C9 Toyota 88 C
SPIRIT: Courage Dallara Oreca LMP Lola B2K/10 Porsche 936	SCALEXTRIC: Audi R8 y R8 Pro Cadillac North Star LMP Dome S101 Ferrari F-333SP	
SLOTING PLUS: Reynard 2KQ	RACER (sideways): Ford Capri Gr. 5 Lancia Beta Gr. 5 Riley MKXX	SLOTER: Zytek
ARROWS SLOT: Saleen S7 BMW	Porsche 935 – Moby D. Dallara	

NOTA IMPORTANTE:

La no aparición en esta lista de algún modelo no significa que este no sea válido, pero antes de participar con él, deberá pedir consentimiento a la organización, que procederá, si es lógico, a la homologación correspondiente, apareciendo en el ANEXO correspondiente.

2.-CARROCERÍA:

ESCALA:

Todas las carrocerías tienen que ser a escala entre 1/30 y 1/34

MATERIAL:

Fabricada en plástico o lexan. Se deben respetar las entradas de aire, taloneras, faldones, alerones, escapes que se suministren en el coche de serie. No hay peso mínimo de la de la carrocería.

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

Las ruedas delanteras no es obligatorio que toquen.

Se permite eliminar o añadir antenas, escobillas del limpiaparabrisas y retrovisores (si vienen por separado de la carrocería). 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. El alerón trasero es obligatorio y en caso de pérdida durante la prueba deberá ser colocado en su posición original antes de 5 vueltas. Se permite fijar dicho alerón con cinta, cola o pegamento sin excesos, para evitar su pérdida y siempre que mantenga una integración con la aerodinámica del vehículo y la estética del mismo.

DECORACIÓN:

El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente y será obligatorio la colocación de al menos dos dorsales, uno a cada lado del vehículo.

HABITÁCULO:

El cockpit es parte de la carrocería a efectos de peso. De fabricación libre. Su función será la de separar la carrocería del chasis de forma que no permita la visión de elementos mecánicos del coche. En el interior el cuerpo del piloto está integrado pero el busto se situará de manera lógica. La decoración es libre. Los cristales de la carrocería deben de ser los originales del modelo, de plástico inyectado.

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. Si está pintado, este debe ser lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

Se permite la sustitución de los cristales por el equivalente de lexan en todos los modelos.

3-.CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Original suministrado con el coche sin modificación alguna. Únicamente está permitido usar cola en la fijación de los cojinetes y de los soportes de motor con sus especificaciones correspondientes.**Se han de montar las tapas o triángulos del chasis que tengan opción de cuna o bancada en anglewinder para tapar dichos huecos.*

Se permite el uso del chasis HRS de Slot.it con cualquiera de las carrocerías de los modelos homologados, cualquier duda respecto al esto debe ser aprobada por el director de carrera. El resto de material concerniente a la configuración de este chasis debe ser el especificado en este reglamento.

En los modelos Avant Slot equipados con el chasis V2 (Con arco encima del eje posterior), se permite limar estos para evitar el roce sobre el eje trasero.

SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los soportes fabricados por cualquier marca comercial del sector, sin modificación alguna (así como sus accesorios de fijación) a excepción de un troquel para que el eje del inducido no impida su montaje. Pudiéndose combinar entre ellos, siempre que no se tenga que modificar ni forzar el chasis para su fijación. El motor puede estar fijado mediante el sistema original de fijación o ayudado de cola y/o cinta adhesiva, sin excesos, al chasis, aunque esta siempre tiene que sujetar también el soporte de motor.

POSICIÓN DEL MOTOR: Libre

IMANES:

Prohibidos excepto los del propio motor o aquellos que no influyan directamente en la atracción de la pista (suspensión magnética permitida).

LASTRE:

No está permitido el lastre.

SOPORTE DE GUIA: La original del chasis sin modificación alguna. Si es necesario se permite el limado del diámetro interno para conseguir el correcto giro e introducción del vástago de la guía.

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

SOPORTE DE CARROCERIA: Mediante el sistema suministrado de serie sin modificación, si se utilizan tornillos estos se podrán sustituir por otros de cualquier marca comercial del sector, indistintamente del material. En el caso de utilizar el chasis HRS los soportes de este deben ser los originales de la marca.

AMORTIGUACIÓN:

Libre dentro de cualquier marca comercial del sector

Se permite intercambiar piezas de las distintas marcas comercializadas entre sí.

4.-TRANSMISION:

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

PIÑÓN: Libre y debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre en número de dientes, deben estar fabricados por cualquier marca comercial del sector. Se permite asegurar con cola la fijación al eje. En caso de corona modular (2 piezas), ambas tienen que estar montadas, no pudiendo ser sustituidas por ningún otro sistema de fijación.

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

5.-EJES, COJINETES y SEPARADORES:

EJES: Son de libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial del sector, sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro).

COJINETES: Pueden ser de cualquiera de los suministrados por cualquier marca comercial del sector. Se permite fijarlos a los soportes de ejes con cola sin que ello suponga un aumento de la distancia al suelo del eje. No se permite forzar o modificar el chasis para fijarlos. No se permite modificar el perfil exterior del cojinete. Se permiten rodamientos a bolas.

SEPARADORES / CENTRADORES: Se permite el uso de separadores y centradores (uno o dos centradores o Stopper) en el eje trasero, siempre y cuando, no sea claramente para lastar el vehículo y solo cuando cumplan una mera función de eliminar holguras. En el eje delantero se permiten separadores que se situarán siempre junto a las llantas y por el lado exterior de los anclajes y siempre con la función clara de eliminar holguras y no sea claramente para lastrar el vehículo.

6.-RUEDAS:

Deben estar compuestas de llanta y neumático y tocar las 4 sobre la correspondiente plantilla de verificación.

- Las **llantas** deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería (las delanteras pueden ser distintas de las posteriores) con un diámetro mínimo de 14,5mm., pudiendo ser de cualquier marca comercial del sector.
- El **neumático** deberá ser completamente fabricado en goma caucho natural negra. 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 de 12mm. Libre dentro de las marcas comerciales.
- La llanta además de su fijación original pueden ser reforzadas con cola pero no podrá ser modificada en ningún aspecto.
- Las ruedas completas montadas en el eje no podrán sobresalir, más de 2 mm. por cada lado de la proyección de la carrocería observados desde una posición cenital.
- En llantas de fondo plano es obligatoria la presencia de tapacubos fabricado en plástico rígido, resina o metal.

7.-GUÍA, CABLES, TRENCILLAS y LUCES:

CABLES: libres

GUÍA: Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté preparado en el chasis. Libre de cualquier marca comercial para la escala 1:32 para pistas de plástico. Se permite únicamente modificar la pala (la parte que queda dentro del carril) en grosor y profundidad.

Se podrán añadir cables pudiéndose soldar en las pletinas de conexión, en los vehículos que incorporan un sistema de guía sin cables.

En chasis con sistema de guía auto-centrable sin cables, este sistema puede ser suprimido en todos sus componentes y substituido por una guía normal.

También está permitido rebajar un poco el vástago de la guía para que pueda girar libremente dentro del chasis, ejemplo, guía de REPROTEC (ahora Speed Light) esto lo sabemos gracias a Jose Alcaráz, que nos pone al día de las novedades de REPROTEC, pues lo dicho la guía amarilla en el Mosler de NSR.

TRENCILLAS: De libre elección dentro los suministrados por cualquier marca comercial del sector.

LUCES:

En caso de prueba nocturna, se tiene que montar un sistema de luces comercializado por cualquier marca comercial específica del sector, (excepto la sustitución del cableado y los LED's), que tenga incluido tanto luces traseras (2) como delanteras (2).

Las luces delanteras, pueden ser de color: Blanco, amarillo, verde, azul y violeta y las traseras solamente de color: Rojo rosa o anaranjado.

Sistema de luz de freno opcional.

El sistema de luces tendrá el consiguiente interruptor para la activación/desactivación de las mismas siendo este de libre procedencia.

La disposición de la circuitería, cableado e interruptor, puede ser colocado en cualquier lugar del vehículo, tanto el chasis como en la carrocería.

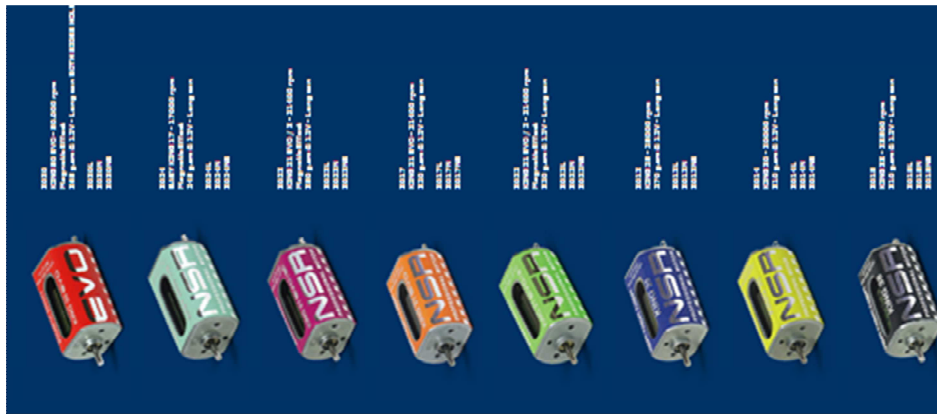
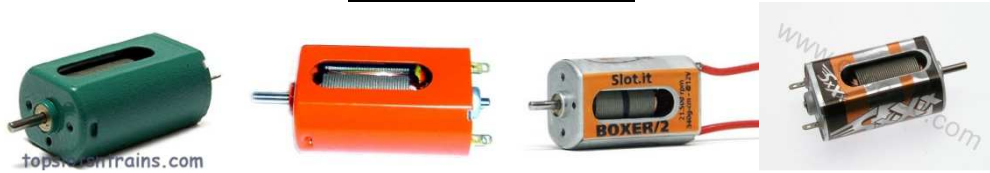
En caso de avería de luces se permite continuar solo si el 50% de la luces delanteras o traseras funcionan (1 luz delantera y 1 luz trasera)

En caso de perder la totalidad de las luces traseras o delanteras, se deberá parar para la consiguiente reparación de las mismas.

8.-.MOTOR

Libre dentro de los de caja larga tipo mabuchi comercializados en el sector.

Ejemplos de motores



CARACTERISTICAS:

- 1º) 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.
- 2º) Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación.
- 3º) Se podrá suprimir los elementos antiparasitarios que éste lleve de origen.
- 4º) Se puede modificar la longitud del eje del motor por la parte que no ataque en la corona.
- 5º) No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor.
- 6º) 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

- Todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico, tendrán que ser validados por el director de carrera y verificador designado, quienes decidirán si son viables y deberán ser contemplados en la siguiente revisión del mismo y comunicados a los participantes antes de la siguiente carrera.
- La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento.

11.- Anexo (I)

Adjuntamos las nuevas decoraciones para los GT's

HSV-010 Super GT Carbono Raybrig Presentation Car



Pagani Zonda LeMans 2004 #60 Force One Racing





McLaren F1 GTR - n.76 3rd Motegi 2002 -CA10G-