

**1.- PISTA:**

Circuito permanente de velocidad en plástico NINCO, de 42 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 por sorteo entre los ofrecidos por la organización y dos pares de ruedas traseras, siendo éstos ya verificados con anterioridad por la organización de la carrera.

**Equipos:** Los equipos estarán formados por **2 pilotos**.

**Entrenamientos 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 **1 minuto** 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 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.

**Warm up:** Todos los equipos clasificados podrán rodar en su pista inicial **3 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 de Semi-Resistencia:** Cada manga de 6 equipos (empezando por los peor clasificados en los entrenamientos oficiales) participará durante **20 minutos mínimo ó 30 minutos máximo**, en función de los equipos inscritos, en cada uno de los carriles donde se les irán sumando las vueltas. Un piloto escogido por el equipo para disputar un carril no podrá ser cambiado a no ser por fuerza mayor. Cada piloto de un equipo deberá de disputar **3 carriles**.

**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. 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.

**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 a puntos 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 entrenamientos 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 una penalización. Realizando la tarea de comisario queda expresamente prohibido: Comer, Beber, Fumar, Hablar por el móvil, establecer conversación o cualquier otra acción que bajo la supervisión del Director de Carrera sea considerada que afecta gravemente al desempeño de dicha función. Es obligación del Director de Carrera avisar a un comisario del incumplimiento de las normas, así como de sancionar al mismo con una penalización de entre **10 y 30 vueltas** por reiterado incumplimiento doloso de las mismas. En caso de ausencia o abandono se procederá a la exclusión del piloto de la carrera y del resto del campeonato, si es el caso. 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 entrenamientos 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 **10 vueltas**, asimismo durante el cambio del chasis o el motor no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo. La organización aportará aceite 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 la carrera, los coches pasarán obligatoriamente a 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 **20 minutos** para el montaje de los mismos en los coches. Una vez finalizados los 20 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 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 entre **10 y 30 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.
- 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.
- 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 **14 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.- MANDOS:**

- Se admiten mandos de cualquier marca comercial con distribución efectiva en España. Otros mandos de construcción privada o con modificaciones artesanales y sin distribución comercial en España, deberán ser homologados por la dirección técnica y deportiva del Club de Slot Almodeli-Aragón, solicitando el piloto la aprobación técnica del mando con suficiente antelación a la disputa de la competición.
- La pista posee conexiones del tipo Banana independiente de 4mm. mediante las cajas "Stop & Go" de la marca DS Racing Products. La interpretación de colores es: Rojo = Cable Freno, Negro = Cable Cursor, Gris = Cable Máximo
- 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.

**10.- PUNTOS:**

Cada carrera es puntuable para el Campeonato de la categoría según la convocatoria de la competición (3 Carreras), repartiéndose puntos entre todos los pilotos participantes.

**11.- CALENDARIO Y HORARIOS:**

Jornada de Sábado Tarde con convocatoria a las 16 horas.

1ª Carrera: 16 de Febrero

2ª Carrera: 19 de Abril

3ª Carrera: 21 de Junio

Para cada prueba se informará de los horarios previstos.

**12.- PREMIOS:**

Trofeo de Campeonato a los tres primeros equipos clasificados. Igualmente, estos tres equipos obtendrán plaza reservada para disputar la final del campeonato Nacional ACS (1-11-2008). Recordatorio de participación a los pilotos de los equipos que disputen todo el campeonato. Otros premios y regalos ofrecidos por los patrocinadores.

**13.- INSCRIPCIONES:**

**20 Euros** por Equipo y Carrera (Incluye un motor y dos pares de ruedas). Los equipos que se pre-inscriban para todo el campeonato obtendrán una bonificación de **-10 Euros** en la inscripción.

**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.

**NSR CHAMPIONS CUP 2008: RENAULT CLIO****REGLAMENTO TÉCNICO v.1.4****1-. MODELOS ADMITIDOS:**

Exclusivamente coches RENAULT CLIO fabricados por **NSR**.

**2-. CARROCERIA :**

**MATERIAL:** Fabricada en plástico por **NSR**. No está permitido el aligeramiento de ningún tipo de la carrocería y sus componentes.

**DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS:**

Estos coches deberán conservar todos los elementos y características en dimensiones del original. 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. Se permite eliminar o añadir antenas, escobillas del limpiaparabrisas y retrovisores (si vienen por separado de la carrocería). Deberá mantenerse la óptica frontal original (cúpula y soporte interior) y el piloto trasero rojo o anaranjado en su posición original. Los cristales de la carrocería deben de ser los originales, sin modificación. Si algún coche se presentase sin algún elemento original de la carrocería, se permitirá su participación con un lastre adicional en el coche de 10gr. por pieza fijado en la parte mas alta del interior de la carrocería o bien encima del motor. Queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería.

**DECORACIÓN:** El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente, siendo obligatorio el presentar el coche pintado y decorado en aquellos modelos procedentes de un Kit de montaje. Deberá conservar los cristales transparentes.

**HABITACULO:** El cockpit o habitáculo es parte de la carrocería a efectos de peso. Debe ser el original, con todas sus piezas (volante, barras antivuelco, baquet y extintor). 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 original suministrado de plástico inyectado será situado de manera lógica. La decoración es libre. Se permite la eliminación opcional del copiloto en aquellos habitáculos que lo aporten de serie.

**LUCES:**

· Homologadas siempre y cuando la placa de circuito con acumulador esté colocada en la carrocería ó el habitáculo.

**3-. CHASIS:**

**TIPO:** Original suministrado con el coche. Está permitido usar cola en la fijación de los cojinetes y de los soportes de motor . Se permiten únicamente las siguientes modificaciones:

- Un mínimo rebaje del chasis en el clip de fijación a la carrocería trasero para la correcta basculación de la carrocería.
- Un mínimo rebaje del chasis en el perímetro de anclaje del soporte motor.
- Rebaje del soporte de la altura en el eje delantero, para aumentar la altura del eje delantero.

**SOPORTE DE MOTOR:** Exclusivamente la versión EVO en **Anglewinder** para motores King de caja larga fabricado por **NSR** y sin modificación alguna. El motor y soporte motor pueden estar fijados mediante el sistema original de fijación (tomillos de procedencia libre) o ayudado de cola y/o cinta adhesiva al chasis.

· Quedan admitidas las suspensiones de **NSR** para el soporte de motor en todas sus versiones.

**POSICIÓN DEL MOTOR:** La original del soporte motor homologado: Anglewinder.

**IMANES:** Prohibidos excepto los del propio motor.

**LASTRE:** No está permitido el lastre adicional.

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

**SOPORTE DE EJES:** Los originales del chasis sin modificación alguna a excepción de lo especificado en este reglamento técnico.

**SOPORTE DE CARROCERIA:** Mediante el sistema suministrado de serie, los tonillos se podrán sustituir por otros de libre procedencia pero igual número.

**4-. TRANSMISION:**

**TIPO:** Mecánicos del tipo “anglewinder” (en ángulo) mediante el engranaje de un piñón y una corona. Tracción trasera.

**PIÑON:** Libre dentro de los disponibles en el catálogo del fabricante **NSR** y sin modificación alguna. Debe incidir (atacar) directamente sobre la corona del eje posterior. Puede ir soldado al eje del motor.

**CORONA:** Libre dentro de las disponibles en el catálogo del fabricante **NSR** y sin modificación alguna. Se permite asegurar con cola la unión entre el eje y la corona.

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

**5-. EJES:**

**EJES:** De libre elección dentro de los fabricados por **NSR** sin modificación alguna (longitud, cortes o diámetro). Las ruedas deben estar fijas y girar conjuntamente con el eje o semieje.

**COJINETES:** De libre elección dentro de los fabricados por **NSR**. 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. Quedan prohibidos los rodamientos a bolas.

**6-. RUEDAS:**

- Deben estar compuestas de llanta y neumático.
- Las ruedas completas montadas en el eje no podrán sobresalir del paso de ruedas original de la carrocería.

**LLANTAS:** Las llantas deben 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 14.5 mm y una anchura máxima de 11mm pudiendo ser de cualquiera de las ofrecidas por **NSR** en su catálogo.

- Las ruedas completas montadas en el eje no podrán sobresalir del paso de ruedas original de la carrocería.
- Las llantas además de su fijación original pueden ser reforzadas con cola pero no podrán ser modificadas en ningún aspecto.

**NEUMÁTICOS:**

· El neumático delantero deberá ser completamente fabricado en goma caucho natural negra. Deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura total. Se pueden limar o rebajar uniformemente no pudiendo estar torneado cónicamente ni en formas no planas.

- La anchura máxima será de 12 mm.
- El neumático trasero deberá ser exclusivamente el modelo “Racing Tyre” fabricado por SCALEAUTO

en goma caucho natural negra, de Ref. 4720 (19x10 mm) o de ref. 4721 (20x12 mm.)

· Está prohibido tratar o alterar el neumático con cualquier proceso químico o aditivo de cualquier naturaleza, a excepción del alcohol o gasolina (aportados por la organización) que podrán ser utilizados como agentes limpiadores.

**7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:**

**CABLES–CONEXION al MOTOR:** Libres.

**GUIA:** Debe ser única y situada en la posición original que para ella esté preparado en el chasis. Fabricada por **NSR**, no se permite forzar o modificar el chasis para fijarla. Se permite modificar la pala en anchura (la parte que queda dentro del carril) y rebajar hasta 1 mm. la profundidad original del cuerpo.

**TRENCILLAS:** Libres.

**8-. MOTOR:**

**TIPO:** Exclusivamente el modelo **KING 21.400 rpm** (Ref.812-3012) de tipo compacto caja larga cerrada y fabricado por **NSR**. Deberá aportar obligatoriamente la identificación adhesiva original de modelo de motor.

**CARACTERISTICAS:** Será de estricta serie sin modificación alguna debiendo respetar sin modificación los componentes que originalmente se suministran en el motor: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, clips, imanes, carbones, tornillos y cojinetes. No se puede modificar la longitud del eje en ningún sentido. No se puede añadir ni manipular ningún elemento eléctrico, mecánico o electrónico que altere el rendimiento del motor.

**9-. PESOS Y MEDIDAS:**

El vehículo debe cumplir con las exigencias en pesos y medidas siguientes apoyándose en reposo con las ruedas posteriores en una superficie plana:

- La distancia mínima del chasis y/o motor al suelo será la correspondiente al espesor de un papel A4 de 80 gr/m2

· El peso mínimo de la carrocería completa (sin tornillos) y decorada deberá ser de **21 gr**.

· 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 :**

- Los casos no reflejados en este reglamento deportivo y 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.