

REGLAMENTO TECNICO DE GT 5

PEQUEÑA HISTORIA : Se realiza un comentario previo de cómo ha nacido la categoría denominada GT 5. Tras el éxito cosechado en el 2009 con el campeonato de Gr5 se ha buscado intentar realizar una categoría muy similar pero con otro tipo de carrocerías nos vamos a basar en los Gran turismo que corren o han corrido recientemente en pruebas de resistencia como Le Mans y en campeonatos F.I.A.. Con el fin de facilitar las cosas se ofrece una lista de las carrocerías fabricadas que serán las únicas homologadas como GT 5.

FUNDAMENTOS : Esta categoría se crea como intento de ser la máxima expresión del "slotero" completo dando las máximas posibilidades de preparación, fabricación, diseño, prueba de materiales, conceptos y pilotaje. Partiendo de que la base de los coches de grupo 5 de la temporada pasada eran el mismo concepto espero que sea una categoría muy disputada y con muchas dosis de ingenio a la hora de preparar vuestros coches.

1.- MODELOS ADMITIDOS :

Para los que lo deseen tengo fotos de prácticamente todos los modelos... en el caso de dudas en cuanto a la modificación de algún modelo determinado la organización podrá solicitar documentos gráficos que acrediten la modificación realizada en el coche de slot.

1.-1 MODELOS EXISTENTES QUE DENOMINAREMOS GT 5 :

MODELO	NINCO	SCALEXTRIC	SUPERSLOT	CARRERA	FLY GB	OTRAS	OTRAS
ASCARI KZ1	NINCO						
ASTON MARTIN DB9			SUPERSLOT				
ASTON MARTIN DBRS9		SCALEXTRIC	SUPERSLOT				
ASTON MARTIN V8 VANTAGE		SCALEXTRIC					
BMW ALPINA M6 GT3				Previsto			
BMW M3 GTR	NINCO				FLY GB	AUTOART	
BMW Z4				CARRERA			
CALLAWAY C-12	NINCO						
CHEVROLET CORVETTE C5					FLY GB		
CHEVROLET CORVETTE C5 R					FLY GB		
CHEVROLET CORVETTE C6R		SCALEXTRIC		CARRERA			
CHEVROLET CORVETTE Z06	NINCO	SCALEXTRIC	SUPERSLOT	CARRERA			
DODGE VIPER					FLY GB		
DODGE VIPER GTS R			SUPERSLOT		FLY GB		
FERRARI 360 Modena	NINCO	SCALEXTRIC	SUPERSLOT				
FERRARI 430 SCUDERIA		SCALEXTRIC	SUPERSLOT			MB	
FERRARI 550 MARANELLO		SCALEXTRIC					
FERRARI 575 GTC				CARRERA			
FERRARI 599 FIORANO		SCALEXTRIC					
FERRARI 355						PROSLOT	
FORD MUSTANG FR 500	NINCO		SUPERSLOT			AUTOART	
JAGUAR XKR-GT3			SUPERSLOT				
JAGUAR XKR-S TRANS AM			SUPERSLOT				

LAMBORGINI GALLARDO	NINCO		SUPERSLOT				
LAMBORGINI MURCIELAGO	NINCO					MRRC	PROTEUS
LISTER STORM					FLY GB		
LOTUS EXIGE	NINCO						
MARCOS LM 600					FLY GB		
MASERATI COUPE			SUPERSLOT				
MC LAREN722 GT			SUPERSLOT				
MORGAN AERO SUPER SPORT		SCALEXTRIC					
MORGAN AEROMAX				CARRERA			
NISSAN 350 Z						POWER SLOT	
NISSAN GTR			SUPERSLOT				
PAGANI ZONDA						MRRC	PROTEUS
PORSCHE 911 GT3 RSR							
PORSCHE 996 Biturbo y GT3	NINCO		SUPERSLOT	CARRERA		PROSLOT	
PORSCHE 997 GT3	NINCO	SCALEXTRIC	SUPERSLOT	CARRERA		AUTOART	
SEAT CUPRA GT		SCALEXTRIC					
SEAT TOLEDO GT		SCALEXTRIC					
TVR			SUPERSLOT				
VENTURI 400					FLY GB		
VENTURI 600					FLY GB		

Las versiones de los modelos que por la razón que sea (Versiones Road Car, Rallyes etc..) no traigan alerón trasero tipo GT deberán incluir uno de las siguientes dimensiones Longitud = a la anchura máxima del modelo; Anchura del alerón mínima = 12 mm y Distancia a la carrocería mínima = 7 mm

2.- CARROCERIA:

2.1 Material: El original de las marcas y modelos relacionados en el apartado anterior, se permite el aligeramiento de la misma y cualquier modificación que no varíe el aspecto externo ; El aspecto exterior solo y exclusivamente podrá modificarse para realizar alguna versión diferente a la comercializada y se deberá presentar al director de carrera las fotos que acrediten dicha modificación.

Será obligatorio la incorporación de alerones, faldones o cualquier otro elemento aerodinámico que se encuentre integrado en el chasis del modelo original si se opta por sustituir este último.

Se podrá utilizar cualquier material para lastrarlas al peso mínimo excepto METAL

Las únicas piezas que podrán ser metálicas en cualquiera de los tres tipos de carrocería serán los fotograbados para rejillas, limpias, y demás despiece habitual.

Se autorizan las carrocerías realizadas en resina como base de cualquiera de los modelos

2.2 Pesos: El peso mínimo, con tornillos e incluido habitáculo es de 20,0 gramos.

2.3 Elementos suprimibles: Se permite eliminar, antenas, escobillas del limpiaparabrisas y retrovisores, siempre y cuando estos sean separables de la carrocería. Se permite suprimir las bombillas, leds, cables y soportes de luz.

2.4 Decoración : Decoraciones reales de carreras de cualquier categoría. En caso de duda se puede pedir muestra fotográfica. (Aclaración : Se dan por válidas todas las decoraciones comerciales que no sean del modelo de calle)

2.5 Habitáculo: Formado por bandeja , piloto y cristales, forman parte de la carrocería a efectos de peso y serán de material libre

Bandeja de piloto: De fabricación libre deberá ser fabricada de material plástico opaco rígido o semirígido . Su objeto, a parte de sustentar al piloto, será la de separar la carrocería del chasis ocultando totalmente desde una vista exterior los elementos mecánicos del vehículo.

Piloto : vendrá representado como mínimo en su mitad superior, en tres dimensiones y en posición lógica de conducción

Cristales : Se mantendrán ,en numero, los originales del vehículo.

2.6 Dimensiones y Escala :

La escala estará comprendida entre el 1/30 y el 1/34

Longitud máxima : 155 mm Comprendida desde el Spoiler delantero hasta el paragolpes trasero (No se incluye el alerón trasero)

Anchura máxima : 69 mm

Batalla máxima de slot : 110 mm. (Distancia del eje trasero al eje de la guía.)

3.- CHASIS:

3.-1 Se puede utilizar el original del modelo o cualquier chasis de los que se pueden comprar como recambio de las diferentes marcas de slot siempre que sean fabricados íntegramente en plástico siendo modificables a voluntad.

3.-2 También se admiten los Chasis HRS y HRS 2 de Slot.it , el Diablo de Hoby Slot y el chasis universal MB SLOT (MBTU003) pudiéndose modificar según necesidades... En el caso de modificar cualquier chasis deberá ser reconocible

4.- TRANSMISION: Libre

5.- NEUMATICOS :

5.-1 NEUMÁTICOS TRASEROS : Slot it P6 20x11 Ref : Pt 25. Cada participante entregará una bolsa con 4 neumáticos de la referencia propuesta previo a la carrera.

5.-2 NEUMATICOS DELANTEROS : Deben ser de goma negra y cubrir toda la llanta.

6.- LLANTAS: Libres ; diámetro mínimo del conjunto de la llanta con el neumático delantero incluido 14,5 mm. Y su anchura no podrá ser menor de 7 mm.

7.- TAPACUBOS: Obligatorio mantener el diseño de los del modelo original o al menos los que se utilicen en otros modelos de los coches existentes (se pueden modificar para adaptarlos a la llanta) en el caso de las llantas con diseño de llanta

real no será necesario el tapacubos (Ojo si existe alguna duda en cuanto a si es real o de la época ponerse en contacto con el director de carrera Miguel Angel Salvatierra M.A.S. antes de la misma para evitar sorpresas en las verificaciones.) Las cuatro llantas o tapacubos deben tener el mismo diseño.

8.- RUEDAS: Formadas por llanta, neumáticos y tapacubos no podrán sobresalir del paso de ruedas de la carrocería.

9.- GUIA: Libre (única)

10.- MOTORES: Cualquiera de los comercializados por las marcas NINCO y SLOT IT deberán ser siempre reconocibles .

Modelos homologados de NINCO: TODOS los comercializados hasta el 31-12-09.

Modelos homologados de SLOT IT : TODOS los comercializados hasta el 31-12-09.

11.- IMANES: Totalmente prohibidos salvo los que incorpore el propio motor.

12.- DISPOSICIONES GENERALES :

- Todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se considerarán como de carácter libre.
- Las novedades de nuevas carrocerías que se incorporen al mercado serán homologadas mediante anexos siempre que cumplan el presente reglamento.
- Las nuevos motores que puedan salir al mercado de las marcas propuestas se estudiará la posibilidad de incluirlas en anexos si fuera necesario.

REGLAMENTO DEPORTIVO

1-. PISTA:

Las competiciones se desarrollaran tanto en el Circuito permanente de velocidad en plástico CARRERA, de 6 carriles compensados a escala 1/32 (4 carreras de febrero a mayo), como en la pista de madera replica del circuito Bugati de Le Mans (4 carreras de junio a noviembre) .No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización. La dirección del desarrollo de las carreras sobre el circuito, alternas a derechas o a izquierdas, informándolo en el calendario propuesto...

En el caso de la pista de madera se harán en las dos direcciones siempre que se consiga que funcione correctamente para las fechas propuestas en caso contrario se realizarán en la dirección habitual..

2-. CALENDARIO :

26/02/10 : Pista Carrera Izda. (Desde puesto pilotos recta principal)

18/03/10 : Pista Carrera Dcha.

30/04/10 : Pista Carrera Izda.

28/05/10 : Pista Carrera Dcha.

25/06/10 : Pista Madera Izda. (Desde puesto pilotos recta principal)

03/09/10 : Pista Madera Dcha.

01/10/10 : Pista Madera Izda.

26/11/10 : Pista Madera Dcha.

3-. VERIFICACIONES Y MONTAJE :

Antes de los entrenamientos oficiales el director de carrera procederá a la entrega de neumáticos para todos los participantes que se deberán montar delante del Director de carrera o sus ayudantes ; Se realizara 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.

4-. DESARROLLO DE LA CARRERA:

4.-1 Entrenamientos 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 a un minuto en cada carril.

4.-2 Inscripciones: Todos los pilotos deberán formalizar su inscripción a la carrera durante las verificaciones y a petición de la organización que establecerá un límite de tiempo máximo para ello. El coste de la inscripción será el establecido por el club , el número máximo de pilotos se establece en 18 para la pista CARRERA y en 24 para la pista de MADERA.

4.-3 Super pole: Todos los pilotos inscritos deberán realizar la pole clasificatoria que consistirá en rodar 1 vuelta libre y 1 cronometrada y en solitario por un carril elegido por sorteo. El piloto colocara su coche en cualquier tramo de la recta principal y después del puente de control una vez haya sido llamado por el Director de Carrera para comenzar el procedimiento de salida. Si se da el caso de que un piloto no llegara a hacer la superpole o tuviera alguna avería entraría en la tanda de los pilotos mas lentos.

El carril de inicio de cada carrera lo determinará la posición en la que queden los pilotos en esta pole; 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 la primera superpole se realizara por sorteo en las siguientes se aplicará la clasificación obtenida del campeonato para la categoría comenzando con los pilotos con peor clasificación y a igualdad de puntos por los que hayan pagado más tarde su inscripción.
La super pole otorgara 3,ptos. al Primero,2 ptos. al segundo y 1 pto al tercer Clasificado.

4.-4 Tandas finales : Cada manga de 6 Max en el circuito Carrera u 8 pilotos Max en el circuito Bugati (empezando por los peor clasificados en la pole... En el caso de que las tandas sean desiguales en Nº de pilotos se asignara el piloto de diferencia a la manga mas lenta) Los competidores participarán durante un determinado tiempo (**6 minutos en la pista carrera y 5 minutos en la Bugati**) en cada uno de los carriles donde se les irán sumando las vueltas que darán los resultados finales y clasificación definitiva. Los cambios carril se efectuarán por la organización serán de forma alternativa y todos los coches volverán a partir desde la línea de salida ya que independientemente de sumar vueltas completas habrá unos puntos a jugarse en cada manga de la siguiente manera :

Las posiciones de cada manga otorgaran los siguientes puntos:

MANGA LENTA 3,ptos. al Primero,2 ptos. al segundo y 1 pto. al tercer Clasificado.

MANGA RAPIDA 4 ptos. al Primero,3 ptos. al segundo y 2 ptos. al tercer Clasificado.

Los cambios de carril corresponderán a la serie 1-3-5-6-4-2 (impares suben, pares bajan).

4.-5 Clasificación final: El ganador es el piloto que haya conseguido el mayor número de puntos de todos los participantes de la final sumando los puntos obtenidos en la Super pole , en las mangas y en la clasificación final de carrera.

La suma de vueltas de todas las mangas otorgará los puntos de la siguiente forma:

1 º 40 Ptos.

2º 35 Ptos

3º 30 Ptos.

4º 25 Ptos.

5º 20 Ptos.

6º 15 Ptos.

7º 10 Ptos.

8º 5 Ptos.

La coma solo será contemplada en cada manga para otorgar los puntos de esta (No como computo de distancia)

La coma será contemplada en la manga final exclusivamente a modo de desempate en el caso de que algunos pilotos estén empatados a vueltas para la clasificación final

Es obligación de todo participante el respetar la Orden de "SILENCIO" dada por el Director de Carrera.

4.-6 Empates:

En caso de empate en la carrera : El desempate se basara en la vuelta mas rápida de los pilotos implicados en las tandas finales ;si se mantuviera el empate seria el tiempo de la Super pole el definitivo.

En caso de empate en el Campeonato: definirá el mayor numero de primeros puestos, segundos y asi sucesivamente , si persistiera el empate definirían las vueltas máximas dadas en la ultima carrera.

5-. COMISARIOS:

- El número mínimo de comisarios para celebrar una prueba en la pista CARRERA será de 3 y en la pista de MADERA de 4 con lo cual el Director de carrera tiene potestad para cambiar el emplazamiento de la prueba si lo considera justificable por número de inscritos. En el caso de que fuera de esta forma se daría un tiempo extra para el cambio de configuración de los vehículos.
- La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, en la zona que tienen asignada para toda la tanda.
- 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.
- Es obligación del Director de Carrera el establecer el mismo número de comisarios de asistencia en todas las tandas de la carrera, **por lo que todos los pilotos participantes deberán estar presentes hasta que la carrera finalice** salvo causas de fuerza mayor justificadas (enfermedad, accidente, etc...).
- La función de comisario será realizada de pie y en la zona asignada por el Director de Carrera, a menos que este especifique lo contrario.
- 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 se considere que afecte 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.

6-. MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado, si no es por expresa indicación del director de carrera y previa petición a este, si es el caso.

Queda autorizada la limpieza de neumáticos durante la carrera entre manga y manga únicamente con cinta adhesiva.

Solamente 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 a los pilotos. El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del piloto en la carrera.

La rotura o pérdida de piezas de carrocería, alerones o deflectores o piezas de tamaño así como los tapacubos, (no espejos ópticos u otras piezas de pequeño tamaño) 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 piloto en parar y reparar el coche en las 3 vueltas posteriores al incidente. (Excluidos retrovisores, faros, antenas, limpiaparabrisas, ópticas u otras piezas de pequeño tamaño).

7-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

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.

8-. MANDOS:

- Se admiten mandos de cualquier tipo.
- 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.

9-. VOLTAJE:

Tanto en la pista de MADERA como en la pista CARRERA se competirá a un voltaje fijo de **12 Voltios** con fuentes independientes por carril.

10-. 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 10 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.

No se admitirá la reclamación vocal de hecho puede servir para la exclusión del piloto de la carrera e incluso del campeonato si es reiterativo.

11-. PUNTOS DEL CAMPEONATO

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: SE SUMARAN TODOS LOS PUNTOS OBTENIDOS EN CADA CARRERA Y AL FINAL DE LA TEMPORADA SE DESCARTARÁN DOS RESULTADOS LOGICAMENTE LOS PEORES.

Si se diera el caso de que alguna carrera no se realiza por falta de pilotos no computará para el descuento de puntos.

En caso de empate a puntos ir al punto 4 de este reglamento.

12-. HORARIOS:

Viernes por la Tarde:

21,30 - 22,30 Inscripciones ,Verificaciones, Entrenamientos libres y Parque cerrado

22,30 – A termino Super Pole, Tanda final.

13-. PREMIOS:

- Al final de temporada habrá trofeos para los tres primeros.

14-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

- Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial del club al menos quince días antes de 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.
- Los casos no reflejados en este reglamento deportivo quedan a criterio de la organización.

15-. VEHICULOS :

- Existe un reglamento técnico que define todo lo concerniente a los vehículos.

16-. PECULIARIDADES :

Con el fin de fomentar el usar los diferentes modelos de GT 5 que existen en el mercado y para evitar que se parezca en demasía a una monomarca .El piloto que gane dos carreras con un mismo vehiculo no podrá utilizar ese modelo en las siguientes pruebas.

17-. ORGANIZACIÓN:

Organizado por la ASOCIACIÓN IRUÑA SLOT.

Directores de Carrera: Sr.Javier Olascoaga y Miguel Angel Salvatierra

Equipo Técnico y Deportivo: Marcos Casulleras.