

Classic Clash

EUROPE vs USA

Campionato Endurance a squadre

17-18
Gennaio
2015



SLOT ^{UP}



www.slot.it



Polesine
Parmense
Palestra Comunale

- 1 **Direzione Gara - Giudici di Gara - Commissione Tecnica**
 - 1.1 La DG è responsabile del buon svolgimento dell'evento, ed ha quindi facoltà di intraprendere tutte le azioni ritenute necessarie a questo fine.
 - 1.2 I Giudici di Gara riportano alla DG eventuali fatti che attingano al regolamento sportivo. Sono gli unici membri del personale organizzativo autorizzati a manipolare e prelevare le auto dal parco chiuso, posizionarle sulla linea di partenza e rimuoverle a fine gara. Riferiscono alla DG.
 - 1.3 Commissione Tecnica: è formata da 5 supervisori alle verifiche tecniche. Riferiscono alla DG
- 2 **Comportamento**
 - 2.1 Tutti i concorrenti sono tenuti alla massima sportività per l'intera durata della manifestazione, anche fuori dal luogo di svolgimento della manifestazione.
 - 2.2 I caposquadra sono responsabili del proprio Team. Sono tenuti a rispettare gli orari programmati anche se questi dovessero subire variazioni nell'arco della gara, rispettare i tempi assegnati alle verifiche tecniche, mantenere il contatto con la direzione gara.
 - 2.3 All'interno dei locali e nell'immediata vicinanza degli ingressi in cui si svolge la manifestazione è vietato fumare.
 - 2.4 Comportamenti antisportivi saranno sanzionati.
- 3 **Modalità e durata gare**
 - 3.1 Sono ammessi un massimo di **32 equipaggi**.
 - 3.2 Nell'arco del fine settimana (2 giorni) si svolge un vero e proprio Campionato Endurance, composto da **4 gare**.
 - 3.3 Ogni gara ha la durata complessiva di **3 ore** inclusi cambi di corsia.
 - 3.4 Nella prima giornata hanno luogo: prove libere - verifiche tecniche - qualifiche - gara 1 - gara 2.
 - 3.5 Ogni Team dovrà scegliere il gruppo di macchine con cui partecipare: Europa o USA e schierare al via **4 macchine**, una macchina diversa per ogni gara (es. "Team XXX" che sceglie lo schieramento europeo, potrà effettuare gara 1 con Ferrari, gara 2 con Alfa Romeo, gara 3 con Matra, gara 4 con Matra). Un modello può essere doppio. L'accoppiamento pista/modello è scelto liberamente.
 - 3.6 La classifica di ogni gara sarà stilata in base alla somma dei giri percorsi nelle manche.
 - 3.7 In caso di parità di giri, si considereranno i settori percorsi nell'ultimo giro e a parità di settori, varrà chi prima avrà completato l'ultimo giro intero.

- 3.8 I punteggi di ogni singola gara vengono assegnati nel seguente modo:
1° 100; 2° 95; 3° 90; 4° 85; 5° 81; 6° 77; 7° 73; 8° 69; 9° 66; 10° 63; 11° 60; 12° 57; 13° 55; 14° 53; 15° 51; 16° 49; 17° 48; 18° 47; 19° 46; 20° 45, e così seguendo, a scalare di 1 punto.
- 3.9 La classifica finale del Campionato sarà stilata sommando i punti ottenuti da ciascun Team in ogni gara.

Esempio: Team 'A'

Gara	Modello	Posizione	Punti
1	Alfa 33/3	1°	100
2	Ferrari 312 PB	12°	57
3	Matra MS670	4°	85
4	Matra MS670	3°	90

In caso di parità saranno considerati ai fini della classifica il totale dei giri e dei settori percorsi sulle tre piste.

4 **Composizione equipaggio, turni di guida, cambio pilota**

- 4.1 Gli equipaggi devono essere composti da 3 o 4 piloti. Possono anche fare parte della squadra un meccanico e/o un caposquadra non guidatori.
- 4.2 Ogni pilota deve guidare per un numero di manche complessivo pari a:
nel caso di 3 piloti: min 10 – max 11
nel caso di 4 piloti: 8
- 4.3 Durata delle manche 20 min. Compreso cambio corsia (18 min gara e 2 min cambio corsia).
- 4.4 Sono ammessi sulle pedane di guida solo i piloti delle macchine in pista, nessuna eccezione fatta.
- 4.5 Il cambio pilota viene effettuato a fine manche, durante il cambio corsia; il pilota che termina il proprio turno di guida scende dalla pedana e solo a pedana libera il pilota che inizia il nuovo turno può salire.
- 4.6 Infrazioni nel cambio di pilota saranno sanzionate con una penalità di 10 giri.
- 4.7 Il pulsante può essere lasciato inserito nella presa.
- 4.8 Il pilota che si appresta ad effettuare il proprio turno dovrà registrarsi in direzione gara.

5 **Turni di commissario**

- 5.1 Il commissario deve obbligatoriamente essere un pilota della squadra.
- 5.2 Durante le prove libere e durante la gara, potrà essere in pedana un solo pilota per squadra. Il relativo commissario prenderà posizione nella postazione di recupero che riporta lo stesso numero del pilota in pedana.

- 5.3 Pilota e commissario dovranno avere il cartellino di riconoscimento con il numero di pettorale assegnato.
- 5.4 Ogni Team dovrà provvedere al cambio corsia della propria macchina alla fine di ogni manche. Ogni irregolarità nel cambio corsia, verrà penalizzata con 10 giri.
- 5.5 Durante le prove libere e la gara il commissario deve trovarsi sempre nella postazione assegnata; non sono dati avvisi di alcun tipo.
- 5.6 Il commissario deve trovarsi nella postazione assegnata 1 minuto prima dell'inizio della manche.
- 5.7 Per ogni assenza del commissario la Direzione Gara penalizza la squadra di 10 giri.
- 5.8 Il commissario non può effettuare alcun intervento sulle macchine, ad eccezione della sistemazione di spazzole e pickup su esplicita richiesta del pilota soltanto nel caso in cui macchina sia impossibilitata a ripartire.
- 5.9 I commissari non possono bere, mangiare, ed utilizzare telefoni durante il proprio turno.

6 Manutenzione e riparazione della vettura

- 6.1 Per interventi di manutenzione e/o riparazione il meccanico dell'equipaggio deve effettuare richiesta ad un giudice di gara, che provvederà a prelevare la vettura, e a riposizionarla sulla pit lane a intervento eseguito.
- 6.2 Se la macchina resta bloccata lungo la pista i commissari la consegnano al tavolo box; dopo la riparazione la macchina riparte dalla pit lane.
- 6.3 Nell'area box, per intervenire sul modello, è ammesso un solo meccanico che può anche non essere un componente dell'equipaggio.
- 6.4 Avio, lubrificanti e stracci sono forniti dagli organizzatori.
- 6.5 Eventuali ricambi che si rendessero necessari durante la gara devono essere verificati prima del montaggio ad eccezione di motore e gomme che vengono consegnati al momento dal giudice ai box.
- 6.6 Gli interventi sulla vettura vengono effettuati solo a gara effettivamente in corso, con corrente in pista (NON durante i cambi corsia o durante eventuali pause nel corso di una manche).
- 6.7 Durante il cambio di corsia è ammessa la sistemazione delle spazzole (NON la pulizia).
- 6.8 Nel caso si renda necessaria la sostituzione del telaio, è ammesso assemblare preventivamente il telaio sostitutivo, comprese le boccole dell'assale sul banchino motore, ad ec-

cezione del motore e del gruppo trasmissione posteriore, che dovranno provenire dalla vettura che necessita la riparazione (per gruppo trasmissione si intende: assale, corona, ruota, eventuali stopper e distanziali).

- 6.9 In caso di perdita dell'alettone posteriore o degli inserti dei cerchioni durante la gara, ne è obbligatorio il ripristino a gara in corso prima del termine della stessa o, se la perdita avviene al termine del tempo, nella manche successiva a gara avviata. L'alettone può essere fissato con nastro ma nella posizione originale.

7 Verifiche

- 7.1 Il modello completo e tutti i componenti di ricambio saranno oggetto della verifica di conformità.
- 7.2 Il superamento della verifica di conformità non solleva la squadra dalla responsabilità per le non conformità che si dovessero manifestare dopo la verifica e prima del rilascio dei risultati ufficiali della gara.
- 7.3 Qualsiasi modello che si manifesti non conforme deve essere immediatamente ritirato dalla gara, riportato in conformità prima di poter continuare la gara. In ogni caso verrà assegnata una penalità di 10 giri per ogni manche, o parte, percorsa in condizioni di manifesta non conformità.
- 7.4 Tutti i modelli saranno presentati in verifica smontati come segue:
 - 7.4.1 La carrozzeria deve essere completamente distaccata dal telaio e priva di viti di fissaggio.
 - 7.4.2 L'assale posteriore deve essere separato dal supporto motore.
 - 7.4.3 I cerchi posteriori, privi di pneumatici devono essere distaccati dall'asse.
 - 7.4.4 Tutti gli assiemi ed i componenti della macchina in verifica, insieme agli attrezzi strettamente necessari per l'assemblaggio, devono essere riposti in un contenitore dedicato.
 - 7.4.5 Ricambi: in caso di necessità di sostituzione in gara, le parti necessarie verranno verificate al momento sul tavolo box predisposto, prima del montaggio.
 - I soli componenti che possono essere pre-assemblati sono:
 - 7.4.5.1 Pick up, cavi di alimentazione e trecce di contatto
 - 7.4.5.2 Ruote sull'assale anteriore
 - 7.4.5.3 Supporto motore, con boccole, sul telaio
 - 7.4.5.4 Telaio, supporto motore, ed eventuali elementi della sospensione se ammessi.

- 7.5 Gli eventuali adesivi di identificazione e le tabelle con numero di gara saranno forniti dall'Organizzazione e la squadra dovrà porli almeno su ogni fiancata del modello.
- 7.6 Le verifiche tecniche vengono effettuate contemporaneamente da tutte le squadre su tavoli predisposti. Ogni squadra ne verificherà un'altra.
- 7.7 I punti da verificare saranno elencati nella scheda tecnica fornita dall'organizzazione (1 scheda per modello).
- 7.8 Cinque supervisori scelti dalla direzione gara comporranno la Commissione Tecnica, il cui compito è di facilitare le procedure di verifica. In caso di dubbio sulla regolarità è obbligatorio interpellarli, ed in caso di contestazione solo i supervisori potranno decidere della regolarità o meno della macchina.
- 7.9 La squadra deve indicare sulla scheda tecnica di ogni modello il relativo numero di pista scelto (pista 1 - 2 - 3 - 4).
- 7.10 I modelli verificati e pronti per lo schieramento verranno presi in gestione dai Giudici di Gara unitamente alla scheda tecnica. Da questo momento non sarà più possibile intervenire sulle macchine e riassegnarle alle piste.
- 7.11 I modelli, anche se hanno già passato le verifiche, in ogni momento potranno essere oggetto di ulteriore verifica da parte di un Commissario Tecnico (macchina in gara o ferma in parco chiuso).
- 7.12 Dall'inizio della competizione e fino a 15 minuti dopo l'arrivo, la Commissione Tecnica può effettuare verifiche su richiesta scritta di un equipaggio (reclamo). In caso di verifica durante la gara all'equipaggio saranno aggiunti i giri persi per le verifiche calcolando la media dei giri percorsi nella manche al netto di eventuali pit stop. In caso che la vettura di cui si richiede la verifica risulti regolare, alla squadra reclamante verrà applicata una penalizzazione di 10 giri, oltre ad una verifica d'ufficio della macchina di gara.
- 8 Sanzioni**
- 8.1 Le sanzioni, inflitte dalla Direzione Gara, saranno proporzionate alla gravità delle infrazioni ai regolamenti tecnico e sportivo.
- 8.2 Mancato rispetto della tabella di guida, utilizzo di magneti, utilizzo di liquidi e prodotti non consentiti, riparazioni eseguite esternamente al "tavolo box" saranno sanzionate con la SQUALIFICA dell'equipaggio.
- 8.3 Ogni infrazione del divieto di fumare comporta una penalizzazione di 10 giri.
- 8.4 Infrazioni nel cambio di pilota e nel turno di commissario saranno sanzionate con una penalità di 10 giri.
- 8.5 Altre sanzioni sono a discrezione della DG.
- 9 Prove libere**
- 9.1 Le prove libere saranno composte da 1 turno su ognuna delle 32 corsie.
- 9.2 Si svolgeranno in turni da 3 minuti dove ogni equipaggio dovrà impegnare una sola corsia.
- 9.3 Al cambio turno ogni equipaggio occuperà la corsia a seguire.
- 10 Qualifiche**
- 10.1 La griglia di partenza della prima gara sarà determinata dalle qualifiche, che si svolgeranno in corsia centrale (3 o 4).
- 10.2 Saranno coinvolti 3 piloti per Team e tre modelli. I 3 piloti svolgeranno i giri di qualifica contemporaneamente su 3 piste con la macchina scelta per quella pista.
- Esempio:**
- Un pilota in pista 1 con la macchina scelta per questa pista
 Un pilota in pista 2 con la macchina scelta per questa pista
 Un pilota in pista 3 con la macchina scelta per questa pista
- 10.3 Il tempo a disposizione è di 1 minuto. La somma dei giri + settori dei tre piloti determinerà la griglia di partenza.
- 10.4 La sequenza delle qualifiche andrà in base al numero di gara partendo da quello più alto.
- 10.5 Tra una qualifica e l'altra intercorrono 60 secondi di pausa, trascorsi i quali viene dato il via al tempo della qualifica successiva; se il pilota non è in pedana, all'equipaggio viene assegnato un numero di giri pari alla peggiore prestazione assoluta.
- 10.6 Il Team che avrà ottenuto il miglior risultato avrà diritto di scelta pista e corsia di partenza. Gli altri a scalare si posizioneranno in modo consecutivo sulla stessa pista.
- 10.7 Alle squadre qualificate dalla posizione 9 in poi saranno assegnate le corsie partendo dalla prima corsia della pista successiva a quella scelta da chi ha fatto la pole position.
- 10.8 Per le gare successive la griglia di partenza sarà la stessa della prima gara.
- 11 Comunicazioni**
- 11.1 Tutte le comunicazioni della DG verranno divulgate tramite microfono.
- 11.2 I capi squadra sono responsabili delle comunicazioni trasmesse.

Premessa

- I. Questo regolamento comprende la lista esaustiva dei requisiti di conformità per modelli partecipanti alle gare; le modifiche non riportate dal regolamento sono proibite. Alcuni divieti sono esplicitati per chiarezza.
- II. Il termine "Box Stock" (BS) indica la condizione in cui un modello o un qualsiasi componente si presenta nella sua confezione per l'uso di destinazione.
- III. Tutti i modelli ed i componenti di ricambio devono essere nella condizione Box Stock.
- IV. Qualsiasi modifica, sostituzione o omissione rispetto alla configurazione Box Stock può essere effettuata solo se esplicitamente richiamata da questo regolamento.
- V. L'uso di un componente di tipo libero non può implicare una modifica, sostituzione o omissione che non sia definita in questo regolamento.
- VI. Il catalogo "Slot Car Accessories in 1/32 scale" è l'unico riferimento per tutti i codici legali in questo regolamento ed è pubblicato all'interno della sezione "Download" del sito 'www.slot.it' all'indirizzo:

http://www.slot.it/immagini/KitPart/SPARE_PARTS_album/index.html

Assegnazione dei Motori e Pneumatici

L'organizzazione assegna a sorte un motore, un pignone e tre gomme.

L'installazione di motore e pignone avverranno in regime di Parco Chiuso.

Il concorrente, scelta la coppia di gomme, restituisce quella scartata.

I motori sono preventivamente selezionati da Slot.it misurandone sia a vuoto che sotto carico i giri ed il consumo per garantire una fornitura omogenea.

Malfunzionamenti del motore e o delle gomme fornite sono da considerarsi incidenti di gara e non danno diritto ad alcuna compensazione o risarcimento in giri, tempo, o altro.

1. Modelli

1.1. I modelli omologati sono:

1.1.1. Slot.it: Alfa Romeo 33/3, Chaparral 2E, Ford GT40, Ford MKII, McLaren M8D, Matra 670B

1.1.2. Policar: Ferrari 312 PB
(Sono omologati solo la carrozzeria, l'abitacolo e il telaio prodotti da Policar).

EUROPA



Ferrari 312 PB



Alfa Romeo 33/3



Matra M5670B

U.S.A.



Chaparral 2E



McLaren M8D



Ford GT40 oppure Ford MKII



2. Carrozzeria

- 2.1. La carrozzeria deve essere completa di tutti i suoi componenti come nella condizione Box Stock.
- 2.2. Il peso minimo della carrozzeria è riportato in tabella ed include tutte le modifiche, omissioni e sostituzioni riportate in questo regolamento.
- 2.3. Il peso minimo può essere attinto installando zavorra del tipo Slot it SP24 oppure SP25 in posizione centrale sotto l'abitacolo.
- 2.4. La carrozzeria deve essere fissata al telaio come nella condizione Box Stock.

- 2.5. La carreggiata massima anteriore e posteriore, misurata al pneumatico, deve essere inferiore alla larghezza della carrozzeria al rispettivo passaruota.
- 2.6. Le viti di fissaggio telaio-carrozzeria e telaio-telaio motore possono essere serrate solo parzialmente.

Ford GT40



14,0 g

Ferrari 312 PB



16,5 g

Ford MKII



15,0 g

Alfa Romeo 33/3



13,5 g

Chaparral 2E



16,0 g

Con alettone
in Lexan

15,0 g

Matra 670 B



16,3 g

McLaren M8D



13,0 g

3. Modifiche della Carrozzeria

- 3.1. Il peso minimo deve essere rispettato in qualsiasi circostanza. E' ammessa l'omissione di: retrovisori, tergicristalli e ganci di traino.
- 3.2. E' ammessa la verniciatura dei modelli già decorati. E' obbligatoria per quelli bianchi all'origine, limitata alla superficie esterna.
- 3.3. La figura del pilota deve essere verniciata.
- 3.4. L'ala posteriore può essere verniciata, decorata o grezza.
- 3.5. Non è ammessa vernice trasparente su plastica bianca.
- 3.6. Non è ammessa la verniciatura dei vetri dell'abitacolo.
- 3.7. E' consentito rinforzare le zone di attacco dell'alettone con resina e/o nastro, purché non venga visibilmente alterata la forma della carrozzeria. Il rinforzo non deve alterare la parte superiore dell'alettone.
- 3.8. E' ammesso rinforzare i piloni di attacco della carrozzeria al telaio con l'aggiunta di tubi in plastica o resina.
- 3.9. E' legale eliminare tergicristalli ed antenne. Sono utilizzabili tutte le parti, del tipo 'crash proof' codificate Slot.it relative al modello in questione.
- 3.10. Sono legali le parti trasparenti codificate Slot.it.
- 3.11. Tutti gli abitacoli in plastica rigida codificati Slot.it dedicati allo specifico modello sono legali.
- 3.12. È ammesso l'alettone in Lexan specifico per Chaparral 2E.

4. Telaio

- 4.1. Il telaio è costituito dall'insieme di tutti i suoi componenti originali.
- 4.2. Il telaio deve riportare, esternamente, il cognome del pilota o della squadra.
- 4.3. La larghezza massima dei fori per le viti di fissaggio del telaio alla carrozzeria è 2.5mm.
- 4.4. Le coppette di supporto (SP07) dell'assale anteriore sono facoltative. E' consentito smussarne i lati esterni verticali al fine di agevolare l'inserimento sui perni del telaio.
- 4.5. È consentito l'uso delle boccole sferiche codificate Slot.it all'assale anteriore nei ricettacoli predisposti del telaio.
- 4.6. Grani M2 per la regolazione della posizione dell'asse anteriore possono essere utilizzate nei fori predisposti sul telaio.
- 4.7. E' ammesso l'uso dei 'controtappi in plastica' codice CH77 in corrispondenza delle viti del telaio motore.

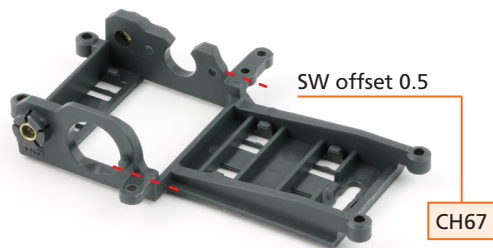
5. Modifiche del telaio

- 5.1. Si ammette la pulitura del telaio da bave di stampa, e la smussatura dei bordi laterali.
- 5.2. I triangoli di adattamento ai supporti motore In Linea possono essere eliminati o, se presenti, incollati al telaio principale.
- 5.3. Si ammette un lasco non superiore a 1,0 mm. tra il perimetro esterno del telaio ed il bordo inferiore della carrozzeria.



6. Telaio Motore

- 6.1. Si ammette la pulitura del telaio motore da bave di stampa.
- 6.2. Sono ammesse solo le boccole sferiche codificate Slot.it allgiate nella loro posizione originale.
- 6.3. Le boccole non possono essere incollate.
- 6.4. Sono ammessi i telai motore CH62 e CH67: sidewinder, offset=0.5.



- 6.5. Le alette laterali di attacco al telaio CH67 possono essere tagliate per similitudine al telaio CH62.
- 6.6. E' ammesso adoperare anche solo 4 viti di fissaggio al telaio purché in posizione simmetrica rispetto all'asse longitudinale del modello.

7. Corone

- 7.1. Sono omologate le corone Slot.it side winder di diametro 18mm.



GS1831



GS1832



GS1832-pl



GS1833



GS1834



GS1835



GS1836

8. Assali

- 8.1. Tutti gli assali a sezione piena codificati Slot.it sono legali.

PA01-xR



PA01-x

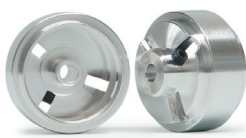


9. Cerchi

9.1. Sono ammessi solo i cerchi Slot.it, di qualunque tipo "15.8x8", con codice PA17, PA24, PA33, WH1210, WH1183, WH1215.



PA17-al



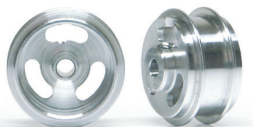
PA17-Mg



PA24-al



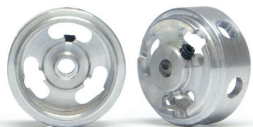
PA24-Mg



PA24-alf



PA24-alh



WH1183-Mg

9.2. Le versioni in plastica possono essere montate unicamente sull'assale anteriore.



PA17-pl



WH1210-pl



WH1215-pl

9.3. I cerchi a codice PA33 e WH1215-PL possono essere utilizzati solo anteriormente e sui modelli che lo prevedano all'origine.



PA33



WH1215-pl

9.4. I cerchi possono essere incollati all'assale.

9.5. E' obbligatorio l'uso dei copri cerchi Slot.it, di qualunque tipo per vetture 'Classic'.



PA41



PA45



PA63



PA46



PCS011 (PA35)



PA64

10. Pneumatici

- 10.1. Le gomme posteriori omologate hanno codice PT27 (F22) e vengono fornite dall'organizzazione.
- 10.2. Le gomme anteriori omologate sono PT15, PT19, PT1214, marcate riconoscibilmente Slot.it, e devono coprire interamente il cerchio.
- 10.3. Il diametro minimo delle ruote anteriori, costante sulla larghezza, è di 16,8 mm, ridotto a 14,9mm nel caso di uso dei cerchi PA33, WH1215-PL.
- 10.4. Non è consentito incollare le gomme ai cerchi, né trattarle con alcun liquido, tranne quello fornito dagli organizzatori.

Gomme anteriori



11. Motore

- 11.1. Il motore omologato è lo Slot.it V12/3 21.5K (arancione, MX06) fornito dal produttore con pignone da 11 denti Diametro 6,5 mm in ottone (PS11), non modificabile, salvo autorizzazione della direzione corsa.
- 11.2. Il motore non può essere incollato al telaio né fermato con nastro, ma può esservi fissato mediante viti.



- 11.3. E' vietato effettuare ogni manovra che ne possa alterare le prestazioni, incluso il rodaggio e l'utilizzo di qualunque tipo di liquido.

13. Rondelle, Viti e grani

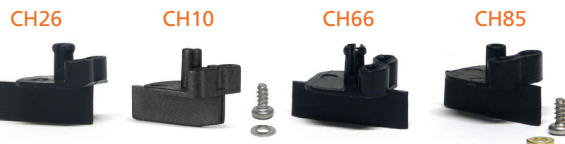
- 13.1. Le rondelle sono libere metalliche e sono ammesse all'asse anteriore e posteriore.
- 13.2. Le viti ed i grani sono liberi, metallici.

14. Sospensioni

- 14.1. Le sospensioni non sono ammesse.

15. Pick-up

- 15.1. I Pick-up omologati sono: CH26, CH10, CH66 e CH 85.
- 15.2. E' consentito assottigliare la lama.



16. Trecce, Cavi, Occhielli

- 16.1. Le trecce di contatto, i cavi di alimentazione, gli occhielli ed il tipo di collegamento tra i cavi di alimentazione, le trecce ed il pick-up sono liberi.

17. Magneti

- 17.1. Non è ammesso l'uso di magneti.

18. Zavorra

- 18.1. E' permesso appesantire il telaio con zavorra del tipo SP 24 e SP25.
- 18.2. E' permesso appesantire il supporto motore, con zavorra del tipo SP23, SP24, SP25, nella sede predisposta.
- 18.3. I pesi non devono sporgere dal perimetro del telaio e non possono avere altra funzione diversa da quella di zavorra.



Classic Clash

EUROPE vs USA

Campionato Endurance a squadre

