



Regolamento Trofeo Corvette e Porsche 997 NSR

Definizione della Categoria

Categoria riservata alle Corvette C6R e Porsche 997 GT NSR

Specifiche Generali

La categoria è studiata per correre con il modello più vicino alla confezione originale. Pertanto si specifica che il modello dovrà essere come da scatola salvo le opzioni che verranno elencate di seguito. Si precisa che viene presa in considerazione la scatola in assetto GT, Anglewinder, con motore 21.000 giri, cassa lunga NSR King 21Evo codice 3017.

Qualsiasi modifica non sarà ammessa salvo quelle specificate in modo esplicito nel presente regolamento. In ogni caso sarà indicato come allegato (1) l'elenco codici ricambi consentito.

Interni

Sono ammesse solo gli interni con singolo pilota. Vietato uso interno in lexan.

Magneti e Sospensioni

Magneti vietati. Sospensioni libere NSR originali in qualsiasi versione.

Carrozzeria

Deve essere originale e non può essere modificata in nessun particolare..

Per le versioni in kit è obbligatoria la verniciatura.

Peso minimo della carrozzeria: 18Gr per la Porsche - 22 gr. per la Corvette

Alla partenza deve essere completa di alettone, è consentita l'assenza di specchietti
I vetri dell'abitacolo devono rimanere trasparenti.

Telaio

Sono permesse tutte le versioni, Soft-Medio-Hard.

Misure generali

Carreggiata anteriore e posteriore con bordo gomma o cerchione che non deve superare a vista la carrozzeria dell'auto (ovvero, deve rimanerne all'interno).

Pick-up (guida)

Pick-up di serie NSR 4841 oppure NSR 4843.

Sono consentiti distanziali tra telaio e pick-up per meglio regolare l'assetto sul fondo di alcuni tipi di pista.

Motore

NSR King EVO (arancione) cassa lunga 21.400 rpm. Può essere fissato al telaio SOLO con viti. Deve avere RIGOROSAMENTE la carta originale montata. Non saranno ammesse deroghe. In caso di palese re-incollaggio sarà obbligatorio sostituire il motore. (si consiglia quindi rodaggio a secco del motore, onde evitare spiacevoli ritardi e contestazioni.)

Trasmissione

Trasmissione AW: Pignone da 14 e corona libera, entrambi solo NSR.

Assali e Bronzine

Assali NSR misura libera e bronzine originali, o ricambi consentiti come da tabella (1)

Copricerchi

Obbligatori. Si possono incollare. In caso di perdita in gara, non è obbligo rimontarli ed è consentito (se ne ha facoltà!) farlo a macchina ferma durante il cambio pilota.

Cerchi, Gomme, Ruote

Cerchi NSR originali con varianti elencate nella tabella (1)

Le gomme NON si possono incollare ne trattare. Le gomme saranno fornite nella quantità di 2 treni completi. Le gomme fornite saranno le F22 codice PT31 11x20 (gomme GT) (NON gruppo C)

Viti

Ammesse le viti di qualsiasi marca sia normali che metriche .

Varie

I fili di alimentazione, liberi, pur potendo passare al di sotto, non potranno interferire in alcun modo con l'assale anteriore, che dovrà basculare liberamente, possono essere fissati al telaio con nastro adesivo o colla.

Spazzole libere, non possono essere incollate al pick-up. Vietato saldarle ai capicorda.

E' permesso la piombatura del mezzo a patto che tale piombo sia applicato SOLO al telaio e non alla carrozzeria.

Quanto non è esplicitamente specificato è da considerarsi vietato

Versione :
V 1.1 del 28.07.11

Allegato 1
Omologazioni:

Telaio	: NSR (c6r) 1382 -1383 – 1384 (997) 1374-1375-1376
Guida pickup	: NSR 1232 -1233 - 1234
Pick-up	: NSR 4843 – 4844
Banchino motore	: NSR 1235 -1236 - 1237
Motore	: NSR 3017
Pignone	: NSR 7114
Corona	: NSR da 6528 a 6534
Boccole	: NSR 4803
Assi	: NSR Liberi
Cerchioni Anteriori	: NSR 5003
Cerchioni Posteriori	: NSR 5004 – 5002 – 5015 - 5016
Gomme	: Anteriori da scatola – Posteriori fornite PT31 Slot.it
Inseriti cerchione	: Liberi NSR uguali per 4 cerchi
Viti	: Libere
Rondelle pickup	: Libere
Spazzole	: Libere
Cavi	: Liberi
Interni abitacolo	: Originali da scatola (vietato doppio pilota versione rally)*
Sospensioni	: NSR 1228 – 1229 - 1230
Accessori carrozzeria	: Originali.
Carrozzeria	: Originale verniciata completa di vetreria e fari e coperture.

() Consentito sulla Porsche la rimozione manuale del pilota aggiuntivo nella versione Rally.*

Regolamento sportivo

- a) La gara si svolgerà su 3 ore complessive, con 6 corsie e 6 team composti da 2 piloti e un meccanico o 3 piloti. Il meccanico potrà essere condiviso fra più squadre. Ogni team correrà per 30 minuti per corsia, per un complessivo quindi di 6 corsie e 180 minuti di gara. E' facoltà in caso di necessità tecniche sostituire il pilota in corsa. In ogni caso non sarà consentito che un singolo pilota corra meno o oltre 90 minuti di gara, con un'approssimazione di 15 minuti. Nel caso di 3 piloti, il minimo\massimo sarà di 60 minuti con 7 minuti di approssimazione. In caso di sostituzione in corsa, il pilota che entra o il meccanico dovrà chiedere autorizzazione alla direzione corsa.
- b) Le verifiche saranno effettuate nel pomeriggio con un tempo limite a team. I team potranno portare alle verifiche un singolo pezzo di ricambio per tutti i componenti dell'auto previsti dal regolamento e omologati. Sono liberi nelle quantità i pezzi non vincolati dal marchio NSR. E' vietata la sostituzione della carrozzeria.
- c) E' obbligatorio sostituire o riparare l'alettone in caso di danneggiamento in corsa, entro la fine della manche in corso. In caso contrario verrà applicata una sanzione negativa di giri a manche senza alettone. La sanzione sarà comunicata all'inizio della gara.
- d) Tutti i componenti di carrozzeria obbligatori alla partenza, compresi i copricerchi, in caso di perdita possono non essere riparati o sostituiti. E' anche possibile sostituirli a macchina ferma nel cambio corsia (Escluso alettone) (Non si potrà toccare la parte meccanica della macchina)
- e) E' VIETATO riparare l'auto a cronometro fermo. Qualsiasi intervento, eccetto quanto al punto (D), va fatto a corrente inserita.
- f) Ogni team deve avere in pista un commissario, sia nelle prove, sia nella gara. Il commissario NON deve necessariamente essere uno dei piloti o il meccanico. E' quindi data facoltà alle squadre di schierare persone esterne come commissari.
- g) In caso di dubbio da parte degli organi verificatori sulla manomissione del motore a causa della carta applicata male o apparentemente manomessa, verrà richiesto la sostituzione dello stesso. Si consiglia pertanto di evitare qualsiasi operazione di rodaggio che possa compromettere l'integrità della carta motore. Inoltre in caso di carta già rovinata, si consiglia la sostituzione integrale del motore stesso prima delle verifiche.
- h) Si richiede vista la presenza numerosa di pubblico esterno e la locazione pubblica della gara, un comportamento consono. Eccessi saranno sanzionati.