RESISTENCIA PLAFIT "LM Series"

Febrero-2003

REGLAMENTO DEPORTIVO:

1-.PISTA:

Fabricada en Madera de la marca Concept System 4,6,8 carriles a escala 1/24. 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 escoger 3 juegos de ruedas y un motor nuevo sellado de entre los ofrecidos por la organización, siendo éstos ya verificados con anterioridad. Los equipos estarán formados por 3 o 4 pilotos (2 pilotos en el caso de las carreras del campeonato de Catalunya, solo se entregará el motor).

Entrenos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes en cada prueba. Si hay más de 6 equipos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril. Cada club establecerá los horarios pertinentes según la disponibilidad de sus instalaciones y otras pruebas que se disputen ese mismo fin de semana en el club.

Entrenos oficiales: Entre todos los equipos inscritos se efectuará unos entrenamientos oficiales consistentes en rodar dos pilotos de cada equipo durante un minuto en solitario por un carril elegido por el director de la carrera. El tiempo del equipo será la media de los dos tiempos. Las mangas de la carrera se determinarán por el tiempo efectuado en estos entrenamientos (en caso de empate se verificará el mejor tiempo individual de entrenamientos) agrupándose los equipos según el numero de carriles de la pista, los primeros podrán escoger el carril por el que empiezan. En las carreras del campeonato de Catalunya no coincidentes, los entrenos oficiales se establecerán únicamente en la 1ª. Carrera, siendo después la asignación directa según los resultados de la anterior prueba.

Carrera: Se agruparán, por resultados de los entrenos oficiales, según número de carriles de la pista empezando por los peor clasificados. En las carreras de resistencia del campeonato de España se disputarán dos mangas (1 diurna y 1 nocturna) estas las mangas tendrán una duración mínima de 30 minutos en la etapa diurna y 10 minutos en la nocturna. En las carreras del campeonato de Catalunya no coincidentes, el tiempo total de carrera será de 20 min. por carril. Cada equipo disputará la carrera participando 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 . Todos los pilotos deben disputar igual número de carriles. Los cambios de carril se efectuarán 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 se determinará por la sección del circuito dónde ha terminado (la coma). Puntuación del campeonato será por equipos (por orden de final de carrera): 25,22,19,16,14,12,10,9,8,7,6,5,4,3,2,1 Puntos, debiendose descartar el peor resultado de las carreras disputadas en el campeonato. Adicionalmente se otorgarán 3, 2 y 1 punto a los tres mejores tiempos realizados en los Entrenamientos Oficiales asi como 1 punto al equipo que realice el mayor número de vueltas en una manga y otro punto al equipo que realice la vuelta más rápida en carrera.

3-. EMPATES:

En caso de empate en la carrera se consultarán los entrenos oficiales, el equipo con mejor tiempo en estos entrenos se clasificará por delante. Si al final del campeonato se establece un empate, el orden para asignar la clasificación será el siguiente: Mejor resultado descartado, si persiste el empate se verificarán el mayor numero de victorias y como último desempate se verificará los mejores tiempos en los entrenos oficiales de todas las carreras.

4-.COMISARIOS:

La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, durante toda la carrera en la curva que tienen asignada. Además deberán proceder al cambio de carril de los coches una vez terminada cada manga. Hacer de Comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras se está competiendo El lugar será designada por el director de carrera. En caso de incumplimiento se procederá a la exclusión del equipo de la carrera. El protocolo establecido para la colación 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.

Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio de 2 ruedas obligatorio y 20 vueltas de penalización.

El comisario tiene la obligación de informar al director de carrera de una conducta antideportiva, en un accidente, de cualquier piloto para que pueda tomar nota del suceso.

5-.MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Quedará prohibida cualquier modificación al coche una vez haya sido verificado para los entrenos oficiales, si no es por expresa indicación del director de carrera. Durante la carrera, únicamente se podrá arreglar el coche en tiempo de carrera, no se podrá manipular el coche durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles.

Todo el servicio de reparación en los coches debe efectuarse en tiempo de carrera y únicamente por miembros del equipo. 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 por los directores de carrera.

La rotura de piezas de carrocería deberán ser fijada de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera,.siendo el director 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 5 vueltas posteriores después de perder algún elemento.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Antes de los entrenamientos libres y oficiales el director de carrera procederá a la verificación de todos los vehículos, dejando en pista únicamente los que cumplan el reglamento técnico y posean la inscripción efectuada. El comité técnico de cada prueba será compuesto por 4 personas: 1 lo aporta ACS, 1 lo aporta el club organizador, y los otros 2 se escogen voluntariamente o por sorteo si hay más de dos peticiones entre los capitanes de los demás equipos participantes. El material usado para las verificaciones será el mismo para toda la carrera. Para las decisiones sobre una verificación se votará, decidiéndose por mayoría simple, otorgando al voto de calidad (doble) al miembro de la ACS, en caso de empate (siendo este el primero en votar)

Si se observa en la verificación del vehículo la falta de alguna de las piezas nombradas en el apartado de la carrocería se sancionará por parte de la organización con 10gr. por cada una de ellas fijado en la parte más alta del interior del capó delantero del vehículo. Al final de la carrera se verificará el peso del vehículo por segunda vez siendo penalizados con 10 vueltas los vehículos que hayan perdido mas de un 5% de su peso inicial.

Se establecen de 3 a 4 verificaciones: 1 al principio, 1 ó 2 durante y 1 al final de la carrera. En las carreras del campeonato de Catalunya no coincidentes sólo serán 2 las verificaciones a realizar.

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.

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 a los 30 minutos posteriores al final de la competición. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este deposito será retornado.

7-.VOLTAJE:

· Se competirá a un voltaje fijo de 20 Voltios.

8-.HORARIOS RECOMENDADOS:

VIERNES 1 de NOVIEMBRE:

22:00 – 24:00 Entrenos libres

SABADO 2 de Noviembre 2002:

8:00 – 10 :00 Verificaciones y entrenos libres
10:00 – 10:45 Entrenos oficiales
10:45 – 11 :00 Trofeo decoración
11:00 – 16 :00 Carrera 1
16:00 - 21 :00 Carrera 2
21:00 – 22 :30 Carrera 3 Nocturna
22:30 – 24:00 Carrera 4 Nocturna

CAMPEONATO DE CATALUNYA (Excepto Zaragoza y Valencia)

9:00 – 9:15 Parque Cerrado y verificaciones
9:30 – 11:30 Manga 1
12:00 – 14:00 Mango 2
14:30 – 16:30 Manga 3
17:00 – 19:30 Manga 4

9-. INSCRIPCIONES:

· El precio de la inscripción es de 60 € por equipo en el campeonato de España , incluye los 3 pares de ruedas SC-2624 y el motor Bison entregado por la organización.

· El precio de la inscripción en el campeonato de Catalunya será de 30 Euros, excepto Zaragoza y Valencia.

10-. MANDOS:

· 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 de la pista no está permitido.

· La regulación del voltaje suministrado debe ser controlado manualmente por el piloto. El control automático del mando no está permitido.

· La conexión a pista será mediante bananas de 4mm. El código de conexión es: blanco o gris = máximo, Negro =gatillo, rojo = freno.

11-. PREMIOS:

· Los tres mejores equipos clasificados obtendrán un trofeo acreditativo.

· Todos los pilotos participantes obtendrán un obsequio conmemorativo.

· Se entregará a todos los participantes un diploma conmemorativo.

· El ganador del Concurso decoración (mediante votación de todos los equipos inscritos) obtendrá un trofeo especial, únicamente en las pruebas del campeonato de España.

12-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

· Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días 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.

· 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.

Contactos:

IBB Auto Racing, SL (Ivan Basas) Alba, 5 08700 IGUALADA – SPAIN Tel. 93 803 0880 Fax: 93 805 5057 e-mail: ibbautoracing@anota.net	SEVISLOT (Jose Naya) Poligono industrial «el manchon » c/ Alginet, 4 41904 Tomares –SEVILLA- Tel. –fax : 95-4155445 e-mail : sevislot@yahoo.es
ALL HOBBY (Jose M. Balaguer) Avda. Peris y Valero, 179 46005 Valencia Tel. 963 744 040 Fax: 963 225 217 e-mail: allhobby@ono.com	SLOT DREAMS (Manolo Louzao) Colon, 5 33205 - Gijon Tel.: 984 29 6338 e-mail: lolo@slotdreams.com
MODEL SLOT (Guillermo Serrano) P.A.E Casablanca Ed. A1 Pl.3 M.5 28100 – Alcobendas Tel-fax : 91 661 3311 e-mail: información@model-slot.com	ALMODELI (Ignacio Pereda) Calle alcalde fatas, Nave 13 50410 Cuarte de Huerva –Zaragoza- Tel. 976 504101 Fax: 976 504169 e-mail: info@almodeli.com

Agredecimientos :

· Campeonato realizado con el soporte de MRRC International Hobbies Ltd.
Department: PLAFIT
P.O. Box 790
St. Helier, JE4 0SW – JERSEY (Great Britain)
Fax: + 44 (0) 1534864988
E-mail: info@mrrc.com

· Campeonato 2003 organizado por la: ACS (Associació Catalana de Slot).

· La reglamentación official del campeonato está basada en los reglamentos utilizados por: ACS (Associació Catalana de Slot, Spain), desarrollado conjuntamente con la FNS (Federation Nationale de Slot, Germany), SCALERENNEN ND (Germany) and SSP (Stichting Slotrace Promotie, The Netherlands).

· Otras organizaciones interesadas en cooperación o soporte son bienvenidas, contacten por favor MRRC en cualquier momento. Sugerencias, soporte y mejoras son siempre bienvenidas.

REGLAMENTO TÉCNICO:

1-. MODELOS ADMITIDOS:
Para poder participar en esta categoría, la carrocería debe estar incluida en el listado de carrocerías homologadas siguiente. (válido desde 1 Agosto 2002- 1 Agosto 2003) .

Coches capotados:
- · Bugatti EB110 cat. LM-GT1 (Kit: Revell, Héller)
- · Ferrari F355 cat LM-GT2 (Kit: Fujimi)
- · Ferrari F40 cat. LM-GT1 (Kit: Fujimi, Revell, Italeri)
- · Ferrari F50 cat. GT1 (Kit: Revell, Tamiya)
- · Ferrari F360 Modena cat. LM-GTS (Kit: Revell, Tamiya)
- · Honda NSX cat LM/JPSC-GT1 (Kit: Tamiya)
- · Jaguar XJ220 cat. LM GT1 (kit: Tamiya)
- · Mercedes CLK cat. GT1 (Kit: Tamiya, Revell)
- · Porsche 911 GT1 '96 cat GT1 (Kit: Tamiya)
- · Porsche 911 GT1 evo '97 cat. GT1 (Kit: Revell, UT-models)
- · Nissan R390 cat GT1 (Kit: Tamiya)
- · Nissan Skyline GTR cat GT1 (Kit: Tamiya)
- · Panoz GTR cat. GT1 (Slot: Carrera)
- · Toyota Supra GTR cat. GT1 (Kit: Tamiya)
- · Porsche 911 GT3-r (996) cat. LM-GTS (kit: Tamiya)
- · Corvette C5-R cat. LM-GTS (kit: Monogram)
- · Dodge Viper GTS-R cat. LM-GTS (Slot: Carrera, Kit: Revell)
- · Toyota GT-one (Kit: Tamiya)

Coches Descapotados:
- · Audi R8 LM2000 cat. LMP1 (Slot: Carrera)
- · BMW V12 LM99 cat. LMP1 (Slot: Carrera)

2-. CARROCERIA :

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala 1/24 o 1/25. Debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en plástico, pudiendo ser esta aligerada interior. Se permite una única modificación exterior a la carrocería que consiste en la fabricación de una cúpula cerrada para albergar la corona del eje posterior (esta deberá ser pintada como si se tratase de la carrocería).. Se permite la fijación de un Spoiler en el capó trasero Queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería que no sean los mencionados alerones (Se deben respetar las entradas de aire, taloneras y faldones que se suministren en el kit de montaje). Para la personalización de carrocerías de la lista de homologadas, si significa un cambio de visión general del vehículo, haciéndolo más bajo, ancho o largo no esta permitido.

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Visto desde arriba o a través de las ventanillas la carrocería deberá cubrir todas las partes mecánicas del coche incluidas las ruedas, motor, transmisión y la guía. Debiendo cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose en reposo con las 4 ruedas en una superficie plana. Es necesario utilizar el máximo de piezas que la maqueta suministra para conseguir la máxima similitud al modelo real, siendo obligatorio la presencia de faros (en caso de incorporar un kit de luces, obligatorio en resistencia, estos podrán ser substituidos por LED's), portafaros y cúpula completa (si el faro se encuentra inyectado en la misma pieza original de la carrocería, deberán identificarse pintándolo de un color diferente. Mínimo 2 delanteros y 2 posteriores), embellecedor final de escape, retrovisores y todos los aspectos aerodinámicos que originalmente incorpora sin posibilidad de modificación: bigotes, entradas aire, salidas de aire y alerones (se permite que sean fabricados y fijados con otros materiales en vez del original mientras no altere la ubicación, la anchura y el longitud sean igual o mayores que el original y la altura fijada sea igual o superior al de serie). Es obligatorio la fijación del perfil del spoiler delantero y el difusor trasero completo (o en su defecto el chasis) a la altura original hasta los pasos de ruedas recortando únicamente lo necesario para que la guía pueda girar libremente. Asimismo se interpretará como parte de la carrocería, debiendo de ser montados, todos los faldones y partes del chasis que en el vehículo original exteriormente sean visibles. Quedan prohibidos los alerones suplementarios así como paredes aerodinámicas y demás componentes que la carrocería no lleve de serie. Cualquier pieza debe soportar el peso completo del coche completamente montado

DECORACIÓN: Es obligatorio la colocación de 3 dorsales (frontal o superior, lateral izquierdo y lateral derecho). El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. La decoración no es necesaria que sea original pero debe de ser realista, ejemplo: Marlboro en un Porsche 911. Las decoraciones personalizadas están permitidas siempre y cuando éstas se asemejen a un vehículo de competición real..

HABITACULO: El cockpit es parte de la carrocería y se deja a libre elección, se recomienda el uso del interior suministrados por el propio fabricante de la carrocería. Debe identificarse el volante y el salpicadero (siendo obligatorio el original de la maqueta si existe) además del piloto. Al pertenecer a la carrocería puede ayudar a cumplir con las exigencias de una carrocería, evitando que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior.

PILOTO:

· A escala 1/24 (cabeza, tronco y extremidades) en plástico del fabricante de la maqueta o en resina Q-Model o TOPSLOT modificando lo imprescindible para su adaptación al habitaculo.

· El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche con éste en pista y situado en la posición de conducción.

· Pintado lógicamente en el que se identifique el busto, cabeza y el resto del habitáculo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Cualquier Chasis Plafit "124" (referencias PF.9600, PF.9601, PF.9807) o "EXCEL" (referencias PF.9610, PF.9611, PF.9808, PF.9700), "SPECIAL" (referencia PF.9602) fabricados por la marca PLAFIT sin modificación alguna a excepción de los explícitamente comentado en los apartados siguientes de este reglamento. Debe incluir: soporte de guía, soporte eje delantero y trasero, soporte de motor, fijador de tope de motor, soporte suspensión (H central en aluminio), central del chasis, subchasis frontal (T delantera para la suspensión) y soportes de carrocería. Todos ellos descritos en el esquema adjunto del chasis, deben estar usados en la configuración original suministrada por PLAFIT y fijados en el lugar asignado por el fabricante del chasis. Todas estas piezas son de libre elección entre las que incorporan los propios chasis y las mencionadas en cada apartado siguiente sin modificación alguna a excepción del soporte de carrocería que puede ser recortado, doblado o modificado para facilitar la adaptación a la carrocería. Para la fijación de los cojinetes y contrapeso únicamente está permitido usar cola.

ACCESORIOS Y SOPORTES de MOTOR HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los recambios, sin modificación alguna, de los chasis Plafit siguientes, además de los que incorpora originalmente el chasis:

Para los chasis "124":

· Separador de altura de los ejes (PF.1222)
· Conversor a motor Side-/anglewinder (PF.1225/ PF.1228)
· Estabilizador , prolongador de paso de ruedas (PF.1227)
· Soporte de guía en forma de "U" (PF.8225)
· Central corto (PF.8201)
· Central PRO corto de acero endurecido PRO (PF.8201N)

Para Chasis "EXCEL":

- Kit contrapesos Racing (PF.1314, uno o varios).
- Muelles de suspensión medios (PF.1321)

Para Chasis "SPECIAL" (parte delantera "124" y trasera "EXCEL")

· Central corto para chasis ESPECIAL (PF.9603N)

Para Chasis "124","SPECIAL" y "EXCEL"

- Tornillería Pro (PF.1316)
- Soporte carrocería en aluminio largo (PF.1208)
- Tornillería para suspensión y flexi (PF.1213)
- Soporte carrocería plano Racing estrecho (PF.1223)
- Soporte carrocería plano Racing ancho (PF.1224)
- Tornilleria "B" para central del chasis (PF.2312)
- Kit soporte fijación de carrocería PRO (PF.2604) incluyendo los soportes de carrocería de diferentes anchuras (PF.2605, PF.2606, PF.2607 y PF.2608, sólo uno de estos pues estar montado).
- Tuercas autoblocantes SIGMA (SG.8713)

POSICIÓN DEL MOTOR: La original transversal o angular del chasis, fijado únicamente mediante tornillos al soporte original del chasis.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: Homologado mientras esté bien fijado al chasis por sustancias adhesivas en la parte superior de éste sin sobresalir del espacio vertical ocupado por el chasis y no modifique la estructura original del chasis.

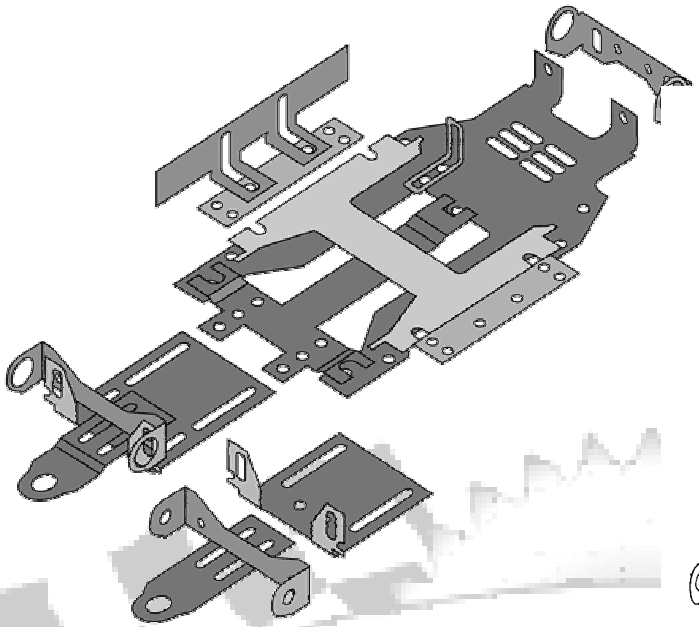
SOPORTE DE GUIA: Puede ser la original suministrado por los chasis homologados.además del soporte plano largo para excel (PF. 1313) o el soporte plano corto para excel (PF.1302).

SOPORTE DE EJES: Cualquiera de los suministrados originalmente en los chasis homologados PLAFIT y además:

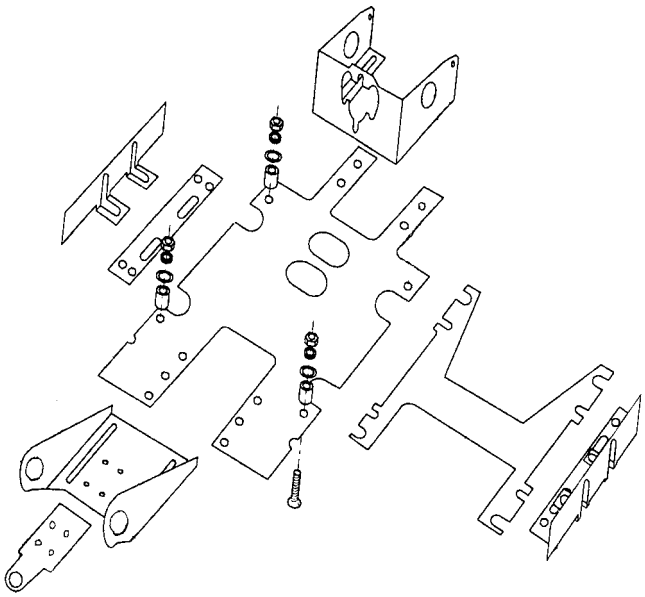
· Soporte eje trasero "124" con soporte motor (Pf.8319)

· Soporte PRO "124" de acero para eje trasero con soporte motor (PF.8319N)
· Set de extensión del paso de ruedas EXCEL (PF.1351)
· Set de reducción del paso de ruedas EXCEL (PF.1352)
· Soporte eje trasero más bajo –1mm EXCEL (PF.2613)
· Soporte eje delantero ajustable Pro-Racing EXCEL (PF.9301)

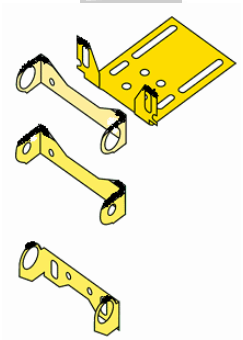
Pueden ser modificados únicamente tal y como se indica en la figura siguiente:



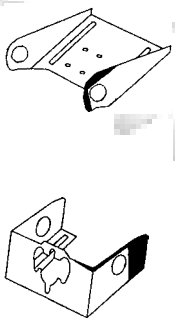
Chasis PLAFIT EXCEL 1/24



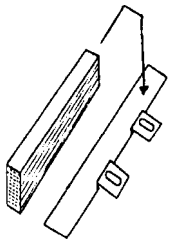
Chasis PLAFIT "124" 1/24



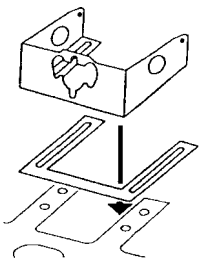
Modificaciones Admitidas (sombreado)

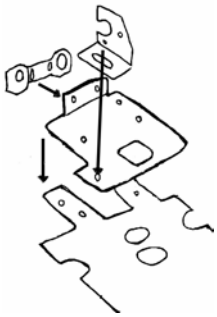


PF.1223 – PF.1224

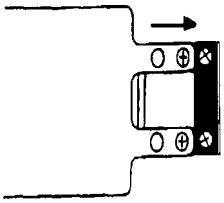


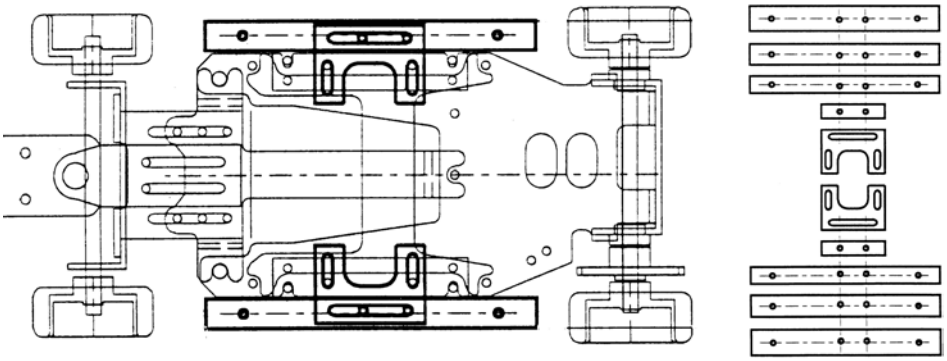
PF.1222





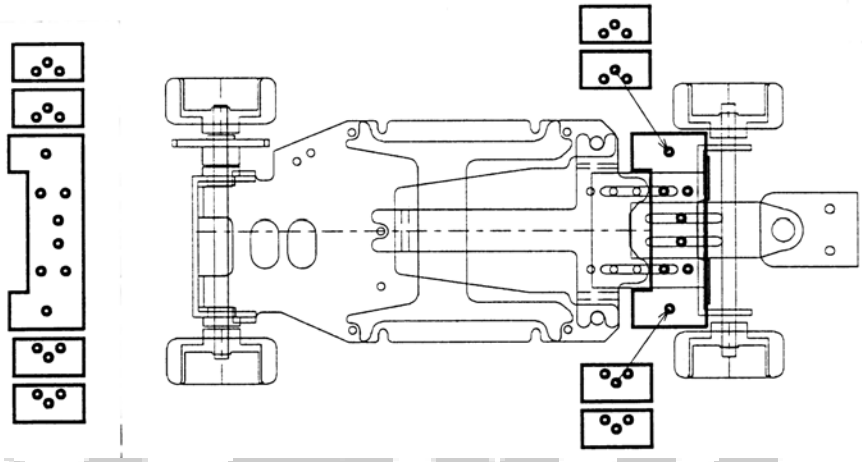
PF.1225-PF.1228





PF.1227

Chasis con soportes PF2604 y diferentes soportes de carrocería PF2605, PF2606, PF2607 y PF2608.



Chasis con soportes Racing de contrapesos PF.1314

4-. TRANSMISION:

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

PIÑON: Libre en número de dientes y material, puede ir soldado al eje del motor.

CORONA: Libre en número de dientes, deben estar fabricados por Sigma o Scaleauto. Se permite asegurar con cola la unión entre el aluminio y el plástico.

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

5-. EJES:

EJES: Son de libre elección dentro los suministrados por PLAFIT o SIGMA, fabricados en acero sin modificación alguna. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura de los ejes. Las ruedas deben estar fijas y girar ambas conjuntamente con el eje.

COJINETES: Originales de bronce o rodamientos a bolas fabricados por PLAFIT o SIGMA. No se permite modificarlos (originalmente los chasis PLAFIT incorporan ejes de 3mm. de diámetro).

6-. RUEDAS:

· Las 4 ruedas deben apoyar en la superficie de la pista.
· Deben tener un diámetro mínimo durante toda la competición de 25mm .
· Deben estar compuestas de llanta de aluminio y neumático. Deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.
· El neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. No pudiendo estar torneado cónicamente. No está permitido ningún dibujo en la banda de rodadura del neumático. Si se usan aditivos para aumentar o disminuir la adherencia, éstos no pueden ensuciar la pista y el neumático debe estar completamente seco antes de entrar en parque cerrado o colocar el coche en la pista
· Será obligatorio el uso de tapacubos rígido (plástico, metálico o resina) en llantas lisas.

· Deben estar fijadas al eje mediante tornillo allen.
· La llanta no podrá ser modificada en ningún aspecto.

DELANTERAS :

Ruedas de libre elección entre el material PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA, la anchura mínima es de 8mm. un mínimo de 7mm deben tocar la superficie cuando el coche se encuentra en pista y deben girar cuando el vehículo se mueva hacia delante.

La llanta debe estar fabricada en aluminio con un diámetro mínimo de 20mm

El neumático debe estar fabricado en goma o espuma de color negro..

POSTERIORES:

· Para mayor igualdad entre los pilotos se suministrarán 3 juegos de ruedas traseras completas SC-2624 de 27.5mm de diámetro x 16 mm. de ancho con neumático de espuma compuesto ProComp2 que únicamente podrán ser retocadas en su diámetro respecto a sus dimensiones iniciales. Manteniendo un diámetro mínimo durante toda la carrera de 25mm.

· Para las pruebas no coincidentes del campeonato de Catalunya las Ruedas serán de libre elección entre el material PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA. La anchura máxima será de 18mm la llanta debe estar fabricada en aluminio con un diámetro mínimo de 20mm El neumático debe estar fabricado en goma o espuma de color negro.

7-. GUIA, CABLES, TRENCILLAS y LUCES :

CABLES: Libre.

GUIA: Solo está permitida una guía, en la posición original que el chasis tiene destinado para ella. De marca PLAFIT, MRRC, S7 o PARMA.

TRENCILLAS: Libres.

LUCES: Es obligatoria la presencia de luces, debiendo estas de funcionar con luz continua durante toda la carrera nocturna. En caso que las luces parpadeasen o se apaguen varias veces en el transcurso de una vuelta, el equipo deberá parar a arreglar el problema. El director de carrera tiene la potestad de indicar a un equipo que debe parar para reparar este problema.

8-. MOTOR:

FABRICANTE: PLAFIT BISON (PF.8896) suministrado por la organización.

CARACTERISTICAS: Será de serie sin modificación alguna debiendo respetar los componentes que originalmente se suministran: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, imanes, carbones, tornillos y cojinetes. Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación. Debe estar fijado únicamente mediante tornillos al soporte de motor. Está prohibido el uso de condensadores, imanes extra y cualquier otro método que aumente la potencia del motor o altere el paso de corriente desde las trencillas al motor. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

· La distancia mínima del chasis al suelo con las 4 ruedas tocando en una superficie plana debe ser superior a 1 mm. Excepto en las carreras del campeonato de España dónde también se verificará la altura inicial del chasis en el eje trasero debiendo ser superior a 1.2mm. (manteniendo 1mm. en el resto del chasis).

· Peso mínimo de la carrocería: 65 gr. (incluyendo los soportes de carrocería y tornillos) . Cuando la carrocería no llega a este mínimo, se debe añadir peso en el interior de la carrocería en el punto más alto de la parte inferior de los marcos de las ventanillas, si se trata de un coche de techo abierto este peso se fijara en la parte mas alta del marco interior del cockpit.

· Peso mínimo del coche completo: 225 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 deberá proceder a el cambio de las 2 ruedas posteriores, arreglar el coche para que cumpla con la normativa y le serán restadas 10 vueltas en concepto de penalización.

10-. GENERAL :

· 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.