

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

REGLAMENTO DEPORTIVO 2006:

1-.PISTAS:

Las fechas que se disputarán las carreras y ubicaciones de las pistas son las siguientes:

24-25-26 Febrero JP RACING (+351 966 716 792) – Cartaxo, Portugal- 6 carriles GT y LMS.
31-Marzo y 1-2 Abril ALMODELI SLOT (976 50 41 01) –Zaragoza- 6 carriles. GT y LMS.
21-22-23 Abril SLOT TERRASSA (650 483 886) –Catalunya- 6 carriles. GT y LMS.
12-13-14 Mayo MIL LAGOS (650 979 338) – Mallorca - 4 carriles. GT y LMS.
2-3-4 Junio MADRID. Pista a determinar. - GT y LMS.
30 Junio y 1-2 Julio LOGROÑO () –La Rioja- 6 carriles. GT y LMS.
14-15-16 Setiembre Valencia/Denia () –Comunitat Valenciana- 6 carriles GT y LMS.
19-20-21 Octubre TIM COMARCA (938040015) – Igualada- 24 carriles. 24h. (Categorías a determinar)
(el reglamento deportivo de las 24h. será específico de esta prueba)

Todas las pistas donde se disputan las carreras son fabricadas en Madera para coches a escala 1/24. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia, esta estará establecida por la organización.

2-.DESARROLLO DE LA CARRERAS:

Para un desarrollo de la carrera con el máximo de igualdad entre los participantes, se entregará 1 motor nuevo sellado a cada equipo inscrito, siendo éstos ya verificados con anterioridad. La entrega de motores se realizará según ranking actual del campeonato empezando por los últimos clasificados(o del año anterior en la 1ª carrera). Una vez entregado el motor, únicamente estará permitido entrenar con el coche de la carrera con este motor montado. Un segundo motor podrá ser escogido en tiempo de carrera si el equipo desea cambiarlo. Los equipos estarán formados por 2 pilotos. Pudiendo escoger cada equipo la categoría en que prefiera correr “GT” o “LMS” (solo una), participando ambas categorías mezcladas.

Entrenamientos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes. Se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril. Los entrenamientos libres deberán realizarse con coches homologados en alguna de las dos categorías.

Entrenamientos oficiales: Todos los equipos inscritos efectuarán unos entrenamientos oficiales cronometrados consistentes en rodar un piloto de cada equipo durante un minuto en solitario por un carril central elegido por el director de la carrera. Los entrenamientos oficiales se realizarán según ranking actual del campeonato empezando por los últimos clasificados(o del año anterior en la 1ª carrera). El orden establecido por los entrenos oficiales será el que determinará la manga en que se disputará la carrera, empezando por los peores tiempos de clasificación, (en caso de empate se verificará el segundo mejor tiempo), si el piloto quiera renunciar a ello, su equipo tendrá una sanción de 50 vueltas. Se agruparán los equipos según el número de carriles de la pista, los 3 primeros podrán escoger el carril por el que empiezan, asignando los carriles restantes al resto de equipos clasificados por orden ascendente. Después de los entrenamientos oficiales el coche será recogido por la organización y volverá a parque cerrado hasta el inicio de la carrera.

Warm up: Todos los equipos clasificados podrán rodar en su pista inicial 2 minutos antes del comienzo de la 1ª. Manga de la carrera. Cualquier limpieza con los líquidos autorizados de las trencillas o neumáticos del coche podrá ser efectuada durante este periodo, siempre bajo el conocimiento de la organización. Pero la configuración del coche no podrá ser variada en ningún momento.

Carrera: En la resistencia del campeonato de España se disputarán a 4H con 30 minutos en las pistas de 8 carriles, 40 minutos por carril en las pistas de 6 carriles y 50 minutos en las pistas de 4 carriles. 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 el 50% de los carriles disponibles. Los cambios de carril se efectuarán en el mismo lugar donde 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.

Cambio de carril: El orden de cambio de carril será el siguiente:

1-3-5-7-8-6-4-2 para las pistas de 8 carriles o 1-3-5-6-4-2 para las pistas de 6 carriles y 1-3-4-2 para las de 4 carriles. 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.

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

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).

3-. EMPATES:

En caso de empate en la carrera se consultarán las vueltas rápidas en carrera, el equipo con mejor tiempo en se clasificará por delante.

4-.COMISARIOS:

Los comisarios son siempre componentes del equipo que disputa la carrera. 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 si la organización lo desea. Hacer de Comisario será obligatorio para todos los equipos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras se está compitiendo. El lugar de comisario será determinado por el carril en que está compitiendo el propio equipo. El cambio de posición de comisario sigue el mismo sistema de rotación que el de carriles, en caso de incumplimiento o negación de asistencia se procederá a la parada del vehículo del equipo en la zona de boxes hasta la asistencia de un comisario en la zona asignada. 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.

Los equipos cuyos comisarios no estén presentes en el inicio de la manga en el lugar asignado se les advertirá, siendo la segunda advertencia acompañada de un cambio inmediato de 2 ruedas posteriores obligatorio y 30 vueltas de penalización. **El abandono de la posición de comisario durante la carrera, dejándola vacante, implica la penalización de 30 vueltas al equipo.**

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, si no es por expresa indicación del director de carrera. Durante la carrera, únicamente se podrá arreglar el coche en tiempo de carrera, no permitiéndose durante los tiempos muertos entre los cambios de carril.

Todo el servicio de reparación en los coches debe efectuarse únicamente por miembros del equipo o un mecánico adicional asignado no perteneciente al equipo. Si no se encuentran miembros del equipo presentes o mecánico adicional, deberá ser el piloto quien repare el vehículo. Todas las reparaciones deben de efectuarse en el lugar indicado por los directores de carrera como "pit box".

La rotura de piezas de carrocería (**alerones y piezas de la carrocería de tamaño superior a 2cm en longitud o anchura**) deberán ser fijadas de nuevo en su sitio correspondiente durante la carrera **aunque esta no se haya desprendido de la carrocería (para la fijación del alerón no se permite el uso de cinta adhesiva)**, 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 del incidente como máximo, debiendo parar obligatoriamente una vez superado este margen de confianza. Durante la carrera se podrá sustituir cualquier elemento del coche a excepción de la carrocería y el central del chasis. No obstante hay 2 elementos (motor y soportes de ejes) que en caso de cambio implicarán una sanción de 30 vueltas, asimismo durante el cambio de algún soporte de ejes no se podrá cambiar ningún otro elemento del vehículo.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Antes de los entrenamientos libres y oficiales el director de carrera procederá a la verificación de todos los vehículos, admitiendo en pista únicamente los que cumplan el reglamento técnico y posean la inscripción efectuada. El material usado para las verificaciones será el mismo para todas las carreras.

La entrega de ruedas y motores se realizará cada 30 minutos según el orden en que se disputarán los entrenos oficiales, en grupos de 4 pilotos según las pistas disponibles. Este tiempo será el máximo que tendrán los equipos para ensamblar el coche, probarlo así como el segundo juego de ruedas de la carrera marcado con el nombre del equipo a quien corresponden.

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.

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

Se realizarán verificaciones de la altura de los vehículos a mitad de carrera, 3/4 de carrera y final de carrera, aplicando una sanción de 30 vueltas en caso de anomalía en este punto.

El cambio de ruedas será obligatorio (excepto si se ha realizado antes):

- Durante los primeros 20 minutos de la 3ª manga en pistas de 4 carriles.
- Durante la 4ª manga en pistas de 6 carriles.
- Durante la 5ª manga en pistas de 8 carriles.

Parque cerrado: Una vez los coches estén verificados permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular por pilotos. Solo la organización tiene potestad para ello.

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 60 € como máximo a los 30 minutos posteriores al final del último cambio de carril de la última manga. En caso de que la reclamación prospere a favor del demandante este depósito será retornado.

7-.VOLTAJE:

Se competirá a un voltaje fijo de 20 V.

8-. PUNTOS:

Existirán 3 puntuaciones en cada carrera: la de pilotos general (incluye coches LMS y GT), la de pilotos de la categoría GT y la de Escuderías participantes. Cada piloto puntuará independientemente y al mismo tiempo para su escudería. El sistema de puntuación será 25,23,21,19,17,15,13,11,10,9,8,7,6,5,4,3,2,1 para cada una de las categorías en todas las carreras, manteniendo 1 punto para el resto de equipos participantes. Puntuarán todas las carreras menos dos, de esta forma se pueden descartar los peores resultados.

Puntuaciones adicionales por piloto y categoría:

- 2 puntos extra al piloto con la mejor vuelta rápida en carrera.
- 2 puntos extra al piloto con máximo número de vueltas por manga sin tener en cuenta las comas, si hubiera empate se entregarían 1 punto a cada piloto empatado.
- 1 punto a todos equipos que se presenten con un coche procedente de un kit plástico de montaje.
- 3,2 y 1 puntos a los tres primeros clasificados en los entrenos oficiales, respectivamente.
- 2 puntos a la mejor decoración de un coche.

Coeficientes de puntuación:

Todas las carreras tendrán un coeficiente de puntuación “1” excepto:

- La carrera más lejana para la mayor parte de equipos participantes, (Cartaxo en Portugal) tendrá un coeficiente de “1.25” aplicable a todos los puntos obtenidos.
- Las 24h. de Igualada tendrán un coeficiente de “1.5” aplicable a todos los puntos obtenidos.

9-.HORARIOS RECOMENDADOS:

Viernes: 15:00 - 24:00 Entrenos libres gratuitos para equipos inscritos.

Sábado: 08:00 Entrega de motores y neumático al primer grupo.

08:30 - 10:30 Verificaciones técnicas.

10:30 - 11:00 Entrenos oficiales.

11:00 - 15:00 Manga 1.

15:00 - 19:00 Manga 2.

19:00 - 23:00 Manga 3. *

Domingo: 09:00 - 13:00 Manga 4. *

* (Siempre que sea posible, en caso de imposibilidad se realizará el domingo por la mañana retrasando la Manga 4 hasta las 13:00h).

Horarios especiales en la competición disputada en Mallorca:

Sábado: 08:30 - 13:00 Entrenos libres gratuitos para todos los equipos.

13:00 Entrega de motores y neumáticos al primer grupo.

13:00 - 15:00 Verificaciones técnicas.

15:00 - 15:30 Entrenos oficiales.

15:30 - 19:30 Manga 1.

19:30 - 23:30 Manga 2.

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

Domingo 08:00 - 12:00 Manga 3.
12:00 - 16:00 Manga 4.

10-. PREMIOS:

- Los 4 mejores pilotos del campeonato de cada categoría obtendrán un trofeo acreditativo.
- La escudería con mejor puntuación obtendrá el trofeo escuderías al final del campeonato.
- Los equipos con mayor número de pruebas disputadas tendrán prioridad en la inscripción de las 24h. de Igualada al tratarse de equipos prioritarios del campeonato.
- Los motores y ruedas necesarias para el desarrollo de todo el campeonato serán obsequiados por PLAFIT y SCALEAUTO.

11-. INSCRIPCIONES:

- Inscripción: La inscripción de las carreras constará de 40€ y se realizarán en el mismo día de la carrera al club organizador.

12-. MANDOS:

Cualquiera de los homologados para el Campeonato de España de Velocidad 2005.

13-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición o anteriormente a través de la página web www.acslot.com.

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 quedan a criterio del comité deportivo del campeonato.

- 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 2006 organizado por la: ACS (Associació Catalana de Slot).
- La reglamentación oficial 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:

La categorías se basaran en el reglamento de PLAFIT “LMS” de la ACS y PLAFIT “GT” del Campeonato de Europa para el año 2006.

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

REGLAMENTO TÉCNICO “LMS” :

1-. MODELOS ADMITIDOS:

Para poder participar en esta categoría, la carrocería debe estar incluida en el listado de carrocerías homologadas siguiente. (válido desde 1 Enero 2006 - 1 Enero 2007). Debido a la personalización de carrocerías con características especiales para clientes con una producción limitada e inaccesible, se ha decidido la restricción, por el momento, a modelos de plástico o modelos en resina sin variaciones en su fabricación. En todos ellos comprobar piezas obligatorias en el apartado 2 de este reglamento. Si aparecen nuevas carrocerías durante el transcurso de la temporada se estudiará su incorporación.

Coches Capotados:

- Todos los incluidos en la categoría “GT” *¹
- Bentley LMP 2002 (Resina: LeMans Miniatures) *²
- Bentley LMP 2003 (Resina: LeMans Miniatures) *²
- BMW Z3 Kit: Revell.
- BMW M Coupe Kit: Revell.
- Bugatti EB110 (Kit: Revell, Héller).
- Chevrolet Camaro Kit: Revell.
- Dodge Viper GTS-R Kit: Revell.
- Ferrari 335 Berlinetta Kit: Fujimi (no cabrio).
- Ferrari 612 Scaglietti Kit: Revell.
- Ferrari ENZO Kit: Tamiya, Revell.
- Ferrari F360 Modena Kit: Revell.
- Ferrari F40 Kit: Fujimi, Revell, Italeri.
- Ferrari F40 LM Kit: Fujimi.
- Ferrari F50 Kit: Lee, Revell, Tamiya.
- Honda NSX Kit: Fujimi.
- Jaguar XJ220 kit: Tamiya, Heller.
- Lamborghini Diablo Kit; Fujimi.
- Lamborghini Gallardo Slot: AutoArt, Kit: Fujimi.
- Lamborghini Murciélago Slot: AutoArt.
- Mazda RX-7 Kit: Fujimi.
- Mazda RX-8 Kit: Fujimi.
- Mercedes CLK Kit: Tamiya, Revell.
- Nissan R32 GTR Kit: Fujimi.
- Nissan R33 GTR Kit: Fujimi.
- Nissan R390 Kit: Tamiya.
- Porsche Boxster Kit: Tamiya.
- Porsche 911 GT2 (993) Kit: Tamiya.
- Porsche 911 GT3r (996) Kit: Tamiya.
- Porsche 911 GT1'96 Kit: Tamiya.
- Porsche 911 GT1'97 Kit : UT-models Slot: Carrera
- Porsche 911 GT1'98 Resina: Cursa models.
- Saleen S7-R Resina: Cursa models.
- Toyota GT-one Kit: Tamiya.

Coches Descapotados:

- Audi R8R LM99 cat. LMP Resina: Cursa Models.
- Audi R8 LM2000 cat. LMP1 Resina: TOP SLOT*²
- Ferrari 333-SP Resina: Cursa Models.
- Porsche Carrera GT Kit : Tamiya.

Grupo C:

- Jaguar XJR-9LM (Kit: Tamiya, Hasegawa)
- Lancia LC-2 (Kit : Protar)
- Mazda 767b (Kit: Hasegawa)
- Mazda 787 (kit :Tamiya)· Porsche 956 (Kit : Hasegawa, Tamiya, Protar)
- Nissan R89c (Kit: Hasegawa, Tamiya)
- Peugeot 905 Ev.1 (Kit: Heller)

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

- Porsche 962, 956 (Kit : Hasegawa, Tamiya)
- Sauber Mercedes C9 (Kit: Tamiya, Hasegawa)
- Toyota 88c (Kit: Tamiya)

*¹ No es necesario el montaje de alerones exteriores y spoilers interiores.

*² Esta permitido la modificación exterior de la carrocería con el uso de una cúpula para albergar el motor.

Cualquier carrocería que se desee utilizar no incluida en este listado, se deberá informar de su participación a la organización del campeonato para poder validar su uso, siempre con un margen de 2 meses de antelación a la 1ª carrera dónde se participará. Para contactar únicamente por escrito al e-mail: info@acslot.com

2-. CARROCERIA:

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala 1/24. Debe estar incluida en la lista de modelos admitidos.

MATERIAL: Fabricada en plástico o resina de producción masiva. Se permite el aligeramiento, **contrapeso y refuerzo con cola y/o fibra en el interior la carrocería. Se permite la supresión de entradas de aire que estén situados encima del eje posterior si estas interfieren en el correcto ajuste del eje o soporte de ejes.** En algunos modelos (indicados en la lista de modelos admitidos) se permite la modificación exterior a la carrocería que consiste en la fabricación de una cúpula cerrada para albergar la corona y el motor, esta deberá ser pintada como si se tratase de la carrocería. Se permite la fijación de un alerón en el capó trasero. Queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería, respetándose las entradas de aire superiores y laterales, spoilers delanteros, taloneras laterales y difusores traseros que se suministren. 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. **Para la reparación de piezas de reducido tamaño se deberá usar material plástico de un grueso igual o superior al original.**

DIMENSIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Es necesario utilizar el máximo de piezas visibles exteriormente (incluido faldones y partes del chasis) que la maqueta suministra para conseguir la máxima similitud al modelo real. 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. Cualquier pieza debe soportar el peso completo del coche completamente montado, siendo obligatorio la presencia de:

a) Cristales delanteros y laterales transparentes aunque estos sean tintados, deberán ser los originales aportados por el fabricante del kit montado (solo en aquellos modelos que originalmente tengan).

b) Mínimo 2 faros delanteros y 2 posteriores. En caso de incorporar un kit de luces, obligatorio en resistencia, estos podrán ser substituidos por LED's que no sobresalgan de la carrocería.

c) Portafaros interior y cúpula exterior completa. Si el faro se encuentra inyectado en la misma pieza original de la carrocería, deberán identificarse pintándolo de un color diferente.

d) Embellecedor final de escape.

e) Retrovisores (pueden ser no originales, pero deben proceder de otro vehículo 1/24)

f) Todos los aspectos aerodinámicos exteriores tipo alerones se permite fijarlos con espuma de carrocerías Sigma no más gruesa de 4mm. en vez del soporte original, mientras no altere la ubicación original de los soportes y la altura fijada sea igual o superior a la de serie suministrada.

g) Es obligatorio la fijación del perfil del spoiler delantero completo hasta el paso de ruedas delantero procedente del chasis original de la maqueta o bien fabricado con una plancha de plástico o fibra rígida con un grosor mínimo de 1mm. Se deberá recortar únicamente el espacio necesario para que la guía pueda girar libremente. Debe tener un perfil mínimo de 5mm. en la parte frontal y 15mm. a la altura del paso de rueda.

h) El difusor trasero completo procedente del chasis original de la maqueta o bien fabricado con una plancha de plástico o fibra rígida de un grosor mínimo de 1mm. Se deberá situar completo a la altura original desde los pasos de ruedas posterior hasta el final del coche.

DECORACIÓN: Decoración libre. El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. . En caso de existir un dorsal este deberá ser de 2 cifras.

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

HABITACULO: El cockpit o habitáculo es parte de la carrocería y se deja a libre elección. Debe identificarse el volante y el salpicadero (siendo obligatorio el original de la maqueta si existe) además del piloto. Al considerarse parte de la carrocería ayudará a evitar que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior.

PILOTO:

- A escala 1/24 (cabeza, tronco y extremidades) en plástico o resina, modificando lo imprescindible para su adaptación al habitáculo.
- El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche situado en la posición lógica de conducción.
- Pintado lógicamente donde se identifique claramente el cuerpo y la cabeza del resto del habitáculo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Cualquier Chasis Plafit indicado a continuación, **sin modificación alguna (cortes, perforaciones soldaduras...)**. Ver catalogo completo de ellos en www.ibbautoracing.com

- **Plafit "124":** Referencia PF-9601 de acero reforzado con soporte motor en línea.
- **Plafit "EXCEL":** Referencia PF-9611 de acero reforzado **así como los Expert kit PF-1300KA, 1300KB, 1300KN, 1300KS**. Todos ellos con motor transversal, ajustable en altura por tornillos en el eje delantero y posterior.
- **Plafit "124 SPECIAL" híbrido:** Referencia PF-9602 de acero reforzado con soporte motor ajustable en altura por tornillos solo en eje trasero.
- **Plafit "Super24":** Referencia PF-9801. Multirregulables.

Todas estas piezas son de libre elección entre las que incorporan originalmente los propios chasis y las mencionadas en los siguientes apartados, usadas y fijadas en la configuración original indicada por el fabricante a excepción que se indique lo contrario.

Esta permitido el uso de cola en el chasis únicamente para la fijación de los tornillos, cojinetes, contrapesos y cableado del motor.

ACCESORIOS HOMOLOGADOS:

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). En ambos sentidos.
- Central PRO corto de acero endurecido (PF.8201N).

Para Chasis "Excel":

- **Kit contrapesos Racing (PF-1314, PF-1314b o PF-1314bx), sólo se permite el uso de 1 de ellos situado debajo del soporte del eje delantero o del soporte de guía. Los pequeños contrapesos pueden estar atornillados de la forma que se desee. Ninguna de las piezas de este soporte puede quedar situada en una posición más baja que la del central del chasis.**
- H central fina (PF-1310b).
- H central en carbono (PF-2600).

Para Chasis "124 Special":

- Central corto para chasis "124 Special" (PF-9603N).

Para Chasis "Super24":

- Consultar el catalogo completo de recambios disponibles en www.ibbautoracing.com

Para Chasis "124", "Excel", "124 Special" y "Super24":

- Tornillería y muelles es libre dentro de los fabricados por PLAFIT o SIGMA.
- Tuercas autoblocantes SIGMA (SG-8713).
- Muelles de suspensión blandos, medios, duros (PF-1320, PF-1321, PF-1322).
- **Soporte motor en aluminio (PF-1309x).**

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

POSICIÓN DEL MOTOR: La original transversal o angular del chasis, fijado únicamente mediante tornillos al soporte original del chasis. Como refuerzo del soporte de motor original se permite el uso de un tope de motor mediante el uso de un tornillo largo fijado con tuercas montado a través del soporte de eje trasero.

IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

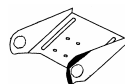
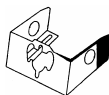
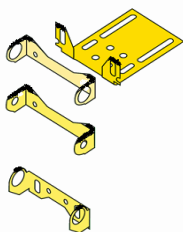
LASTRE: Homologado mientras esté bien fijado al chasis por sustancias adhesivas en la parte superior de éste sin sobresalir del espacio vertical ocupado por el chasis y no modifique la estructura original del chasis. Se permite también contrapesar la "H" central. Esta prohibido el uso de contrapesos líquidos o dinámicos.

SOPORTE DE GUÍA: Quedan homologados los originales de los chasis homologados, los soportes plano largo o corto para chasis "Excel" (PF-1313 y PF-1302) y el soporte de guía en carbono (PF-2510c). Se permite montarlo con el agujero de fijación de la guía en ambos sentidos (superior o inferior).

SOPORTES DE CARROCERÍA: Sólo se permite el uso de 1 soporte por lado. Pueden ser recortados, doblados o modificados para facilitar la adaptación a la carrocería, deben ser visibles completamente por la parte inferior del vehículo y pueden ser contrapesados por su parte superior. Los soportes de carrocería siguientes son validos para montar en los chasis Plafit, algunos de ellos solo se adaptan a algún chasis en concreto. No se permite modificar su fijación al chasis.

- Soporte "L" de aluminio largo PF-1208.
- Soporte carrocería plano Racing estrecho PF-1223.
- Soporte carrocería plano Racing ancho PF-1224.
- Soporte carrocería plano Racing extra ancho PF-1224cp.
- Kit soporte fijación de carrocería multipiezas modular PF-2604, incluyendo los soportes de carrocería de diferentes anchuras PF-2605, PF-2606, PF-2607 y PF-2608.
- PF-1706B Porta soporte carrocería "Super24" ancho.
- PF-1707B Soporte plano "Super24" 6mm. ajustable
- PF-1707B1 Separador de soporte carrocería "Super24".
- PF-1707B2 Separador doble de soporte carrocería "Super24". Se permite montar un segundo soporte de carrocería ajustable en el portasoporte original.
- PF-1707C Soporte plano "Super24" 7mm. ajustable.
- PF-1707D Soporte plano "Super24" 8mm. ajustable.
- PF-1707E Soporte plano "Super24" 9mm. ajustable.
- PF-1707F Soporte plano "Super24" 10mm. ajustable.

SOPORTE DE EJES: Se permite el uso de cualquiera de los separadores portasoportes y soporte de ejes disponibles para el chasis "Super24". Para los demás chasis está permitido los originales suministrados en los chasis homologados Se permite el uso de cualquier separador de altura en el soporte de ejes de los chasis "124" y "124 Special". En el chasis "Excel" el soporte delantero puede ser montado por ambos sentidos de fijación vertical y en ambos lados del portasoporte. Pueden ser modificados únicamente tal y como se indica en las partes sombreadas de las figuras siguientes:



4-. TRANSMISION:

TIPO: Mecánico mediante el engranaje de un piñón y una corona no cónicos.

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, SCALEAUTO o SIGMA, fabricados en acero o carbono 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. Se homologa también los semiejes delanteros Plafit pudiéndose montar en los chasis Super24 únicamente.

COJINETES: Rodamientos a bolas 6x3mm. No se permite modificarlos.

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

6-. RUEDAS:

- Las 4 ruedas deben apoyar en la superficie de la pista.
- Deben tener un diámetro mínimo antes de empezar la competición de 25mm.
- Deben estar compuestas de llanta de aluminio y neumático de espuma de color negro.
- Deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.
- Deben estar fijadas al eje **únicamente** mediante un tornillo allen.
- El neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. No pudiendo estar torneado cónicamente **excepto en el uso de la caída para el chasis Super24**. 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.
- 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 adelante.
- **La llanta debe tener diámetro mínimo exterior de 20mm.**
- **La superficie de rodadura del neumático puede ser opcionalmente endurecida superficialmente mediante barniz o superglue.**

POSTERIORES:

- Las ruedas posteriores serán SC-2121p (27.5x13mm Procomp) para “GT” y SC-2124p (27.5x16mm. Procomp) para “LMS” entregadas por la organización en ambas categorías. No será posible tratarlas antes del inicio de la carrera. La organización aportará gasolina y/o alcohol para su limpieza siendo este el único método para su limpieza. **Se permitirá tornear las ruedas antes de ser montadas al coche excepto para las 24horas.**

7-. GUÍA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libre.

GUÍA: Solo está permitida una guía, en la posición original que el chasis tiene destinado para ella, de marca PLAFIT, MRRC, S7 o PARMA. Permitiéndose únicamente el desgaste natural de la pala y la posibilidad de cortar el espárrago de fijación.

TRENCILLAS: Libres. **Se permite limpiarlas con cualquier líquido.**

LUCES: No son obligatorias pero si se quieren montar estas deben de ser de color blanco las delanteras y rojas o anaranjadas las posteriores, de alguna de las marcas comerciales existentes, funcionando con su circuito de eléctrico original de condensadores o bien mediante una pila, debiendo estas de emitir luz continúa.

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.

OTROS: El uso de pasta difusora de calor entre el chasis y la caja del motor esta prohibido.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

- **Deberá cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose las 4 ruedas del coche en reposo en una superficie plana.**
- **La distancia mínima del chasis (incluidos tornillos) al suelo debe ser superior a 1mm. Durante la carrera y 1.2mm al inicio de esta (Excepto corona).**
- **Altura inicial de la carrocería es de 1mm. Si durante la carrera, por algún motivo la carrocería rascase la pista se deberá parar a reajustarla.**
- **Peso mínimo de la carrocería: 65 gr. (incluyendo los soportes de carrocería y tornillos).**
- **Peso mínimo del coche completo: 225 gr.**
- **Anchura máxima ejes: 86mm. medido desde el exterior de una llanta a la otra.**

C. España RESISTENCIA PLAFIT - 2006

Enero - 2006

- 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 al 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.
- Si por alguna razón alguno de los elementos montados en el vehículo no se puede reparar a tiempo antes del inicio de la carrera, este podría participar pero se le impondría una sanción de 10gr. de contrapeso situada encima del motor o bien en la parte mas alta posible en el interior de la carrocería según donde se encuentre la pieza a reparar. Esta sanción se aplicará siempre que la organización crea oportuno, nunca como norma general.

10-. GENERAL :

- Bajo la supervisión de la organización, todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se considerarán de carácter libre.
- La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento.

REGLAMENTO TÉCNICO “GT” :

Basado en el reglamento del Campeonato de Europa de PLAFIT, con los siguientes puntos ampliados.

1-. MODELOS ADMITIDOS:

A falta de realizar de fotografiar los modelos para la ficha técnica, las siguientes nuevas carrocerías quedan homologados para la categoría GT permitiéndose únicamente eliminar los postes de fijación al chasis original.

Carrera Exclusiv Chevrolet Corvette.

Carrera Exclusiv Ferrari 575 Maranello.

2-. EJES DE RUEDAS:

Se amplía el eje de ruedas hasta una anchura de 80mm.

3-. PIÑON:

Se permite soldar el piñon al eje del motor.

4-. COCKPIT o INTERIOR:

El cockpit o interior SIGMA que se monta en coches que no tienen lunas traseras o estas están tintadas, se permite recortarlo justo después de las primeras barras de protección siempre que estas impidan que desde el exterior sea visible los elementos mecánicos del coche.

5-. RUEDAS GT:

- Delanteras: Sc-2702p. Se permite endurecer el compuesto original. Medidas según reglamentación.