

Campeonato 1:24 GT Plafit

Aquesta és una versió simplificada i modificada del reglament Plafit GT.

CHASIS:

aa. Únicamente está homologado el chasis Plafit "Excel" ProRacing ref.- PF.9611 o el chasis completo PF-9700GT que incluye el motor homologado. Todas las piezas del chasis (Excepto piezas opcionales de montaje como los kits de contrapeso y los soportes de carrocería) pueden ser sustituidas únicamente por las mismas piezas originales. No está permitida la mezcla de piezas provenientes de otros chasis u otros materiales distintos de los originales presentes en el chasis.

Todas las piezas de montaje siguientes: tornillos, tuercas, arandelas y separadores (incluidos los de los ejes) son libres dentro de los accesorios suministrados en los chasis Plafit o vendidos como accesorios de la gama Plafit o Sigma.

ab. Todas las piezas del chasis (soporte de guía, soporte de eje delantero y trasero, soporte motor, central chasis, subchasis "T") y todas las piezas de los soportes de carrocería (incluido los subchasis centrales en "H") tienen que ser usadas en la forma original que el fabricante de los chasis suministra.

ac. Excepto las modificaciones permitidas que se señalan en el apartado **Ad** no están permitido ningún tipo de actuación en los chasis (como soldar, perforar, cortar, etc...). La legalidad de uso de piezas opcionales permite diferentes configuraciones personales del chasis en todo tipo de carrocería y asegura el uso de chasis ya existentes así como de mas actuales (o chasis completos en kit).

ad. Modificaciones permitidas:

Además de las piezas originales del chasis las siguientes piezas de preparación del chasis (referencia entre paréntesis) están permitidas para montarlas sin modificación alguna.

ada. *Contrapesos:* se puede fijar un set de contrapesos (PF.1314 o PF.1314BX) en la parte inferior del portasoporte del eje delantero. La cantidad de placas de pesos adicionales (PF.1314B, PF.1314CP, PF.1314CP2) es libre. Las placas de contrapeso pueden también estar fijadas en los agujeros de fijación de los soportes del eje delantero y/o trasero. Están permitidos contrapesos adicionales de plomo, que deberán montarse en la parte superior del chasis (incluido sobre el subchasis "T" y/o sobre el central en "H").

adb. *Muelles:* únicamente esta permitido montar muelles en su posición original en ambos lados del subchasis "T". Los muelles del chasis pueden ser los blandos, medios o duros (PF.1320, PF.1321 y PF.1322). También es posible montar el subchasis "T" sin suspensión delantera y con o sin flexibilidad trasera.

adc. *Subchasis "H":* El subchasis central en "H" debe usarse sin modificación, puede usarse el original o la versión fina (PF.1310, PF-1310B). El subchasis "H" puede ser fijado de forma rígida o basculante al central del chasis.

add. *Soporte de carrocería:* Se permite montar los soportes de carrocería de una sola pieza (PF.1224N o PF.1224CP). Estos deben ser montados uno por cada lado y deben de ser igual tipo. Los soportes pueden ser modificados en su forma para adaptarse correctamente a la carrocería usada.

ade. *Soporte de guía:* Se permite el uso del soporte de guía plano en versión corta o larga (PF.1302N o PF.1313N) o el soporte de guía en ángulo (PF.2610N). Este último puede montarse con el agujero de fijación de la guía en posición superior o inferior respecto del plano principal del soporte. La guía debe ser única por vehículo.

Se permite ajustar mediante pliegos el soporte de guía

La tuerca de fijación y los clips de fijación de la trencilla son de libre elección.

Están permitidos los líquidos para limpiar las trencillas.

Adf. *Otros:* Está permitido pasar un papel de lija fino para su perfecta fijación a todos los componentes del chasis.

Está permitido montar los soportes de los ejes delantero y trasero en ambos sentidos de fijación vertical y a ambos lados del portasoportes correspondiente.

Como refuerzo del soporte de motor se permite realizar un tope de motor mediante el uso de uno o dos tornillos largos fijados con tuercas montados a través del soporte de eje trasero.

Cualquier modificación cuyo resultado sea un menor peso del chasis en su conjunto está prohibida. Sólo está permitido el uso de rodamientos a bolas SIGMA (SG.8261). Los rodamientos a bolas pueden ser fijado mediante cola. El ensanche del soporte de cojinetes de los ejes está prohibido. El uso de tuercas autoblocantes Sigma (SG.8713), separadores de guía (SG.8225, SG.8226, SG.8227) y topes de ejes (SG.8220) están permitidos.

Adg. No efecto magnético: El uso de imanes adicionales como contrapeso variable o cualquier tipo de montaje con el resultado de un efecto magnético están completamente prohibidos.

B- PESOS Y MEDIDAS:

ba. La anchura máxima del eje delantero y del trasero completamente montado es de **80mm**. (siempre medidos desde el exterior de una rueda al exterior de la otra).

bb. Las 4 ruedas deben tocar la superficie de la pista (asimismo en una superficie totalmente plana).

bc. La distancia mínima del coche completo a la pista al inicio de las clasificaciones y al inicio de la prueba debe ser de 1.20mm. (medidos sobre una superficie plana desde el eje trasero al final del chasis). Durante y al final de la carrera esta altura mínima deberá ser siempre superior a 1.00mm. en todo el chasis incluido los tornillos de fijación y la corona (medidos con la carrocería montada en una superficie plana). Al final de la carrera la altura mínima debe ser superior a 1.00mm medido en una superficie plana desde el eje trasero hasta el final del chasis, con ninguna pieza tocando la superficie de la pista.

bd. El peso completo del coche (montado listo para competir) debe ser superior a 225gr. El peso mínimo de la carrocería (incluido los soportes de carrocería) debe ser 65gr. Importante: Si la carrocería completamente montada no llegase al peso mínimo requerido, se deberá añadir plomo en el interior de la carrocería. Estos pesos deberán ser ubicados en el área vertical de las ventanillas laterales a un mínimo de 10mm. de altura de la base del panel lateral de la carrocería.

be. Las dimensiones y pesos pueden ser verificados por el director de carrera en cualquier momento. El resultado incorrecto de las medidas tomadas obligará al piloto/equipo a rectificar el vehículo, siempre en tiempo de carrera, inmediatamente todos los cambios necesarios para que el coche vuelva a tener los valores dentro del rango legal.

Además de la obligatoriedad de efectuar los cambios, se aplicará un "Stop & Go" o una deducción de vueltas, variable en función del tipo de carrera, como penalización.

C- MOTOR:

ca. Solo está homologado el motor tipo Bison (PF.8896). Los cables son libres. Los cables pueden ser guiados con un looping por detrás del eje delantero. La lubricación con aceite del motor está permitida.

cb. La corriente suministrada estará entre 17 y 19 Voltios (dependiendo de las condiciones de pista). Será indicada a los equipos por el director de carrera antes del inicio de los entrenamientos libres. Una vez fijada no será modificada durante todo el transcurso de la carrera.

cc. Los soportes de motor de acero (PF.1309N) o de aluminio (PF.1309X) están permitidos.

El motor debe estar fijado con tornillos.

El tope de motor (PF.1311) puede estar montado doblado de forma que fije el motor en su sitio.

Están completamente prohibidas las fijaciones adicionales mediante cola o soldadura.

cd. El motor debe mantenerse absolutamente original sin que esté permitido efectuar manipulación alguna. Cualquier indicio de posible manipulación (incluso pequeñas marcas) o apertura del motor comportará la necesidad de substituir el motor si el problema se detecta antes de iniciarse la carrera o la inmediata descalificación del piloto/equipo si el problema se evidenciara una vez iniciada la prueba.

ce. El uso de pasta difusora de calor (entre la caja del motor y el chasis) está prohibido. Pueden usarse refrigeradores metálicos.

D- TRANSMISIÓN:

da. Solo está permitido el uso de coronas de las marcas Sigma y Scaleauto fijadas en el eje trasero. El número de dientes es libre. La corona debe permanecer original. Opcionalmente se puede reforzar con cola la unión entre su parte plástica y su parte metálica.

db. El piñón es de libre procedencia, se permite fijar el piñón al eje del motor con cola o mediante soldadura.

E- RUEDAS DELANTERAS:

ea. Llantas de aluminio de procedencia libre. En el caso de no usar ruedas perforadas será obligatorio el uso de tapacubos (fabricados de plástico metal o resina rígidas), que deberán estar fijados en el interior de la llanta durante toda la carrera. En caso de la pérdida de un tapacubos, el coche deberá parar y fijarlo de nuevo.

Sólo se permite el uso de llantas perforadas que puedan adquirirse. Esta prohibida la perforación artesanal de las llantas.

eb. Las llantas deben tener un diámetro interior mínimo de 19 mm. Todas las llantas deben estar fijadas al eje mediante tornillo. Ruedas delanteras con rotación independiente al eje no están permitidas.

ec. La rueda completa debe tener un diámetro mínimo exterior de 24 mm. Los neumáticos deben tener un mínimo de 7 mm de anchura y un mínimo de 6 mm deben tocar la superficie de la pista. Ambas ruedas deben girar cuando el coche se mueve.

ed. Está permitido el uso de neumáticos fabricados en espuma o goma negra. El tipo y la calidad de los neumáticos es de libre elección siempre que éstos sean de color negro. La superficie de rodadura del neumático puede ser opcionalmente endurecida superficialmente mediante barniz o superglue.

ee. Los ejes delanteros son de libre procedencia mientras sean de una sola pieza, fabricados en acero con un diámetro de 3mm.

F- RUEDAS TRASERAS:

fa. Llantas de aluminio de procedencia libre. En el caso de no usar ruedas perforadas será obligatorio el uso de tapacubos (fabricados de plástico metal o resina rígidas), que deberán estar fijados en el interior de la llanta durante toda la carrera. En caso de la pérdida de un tapacubos, el coche deberá parar y fijarlo de nuevo.

Sólo se permite el uso de llantas perforadas que puedan adquirirse. Esta prohibida la perforación artesanal de las llantas.

fb. Las llantas deben tener un diámetro interior mínimo de 19 mm. Todas las llantas deben estar fijadas al eje mediante tornillo.

fc. La rueda completa debe tener un diámetro mínimo exterior de 25.0mm. Los neumáticos deben tener un mínimo de 13 mm de anchura y un mínimo de 12,0 mm deben tocar la superficie de la pista.

fd. Está permitido el uso de neumáticos fabricados en espuma o goma negra. El tipo y la calidad de los neumáticos es de libre elección siempre que éstos sean de color negro.

fe. Los ejes traseros son de libre procedencia mientras sean de una sola pieza, fabricados en acero con un diámetro de 3mm.

ff. Para la limpieza de las ruedas no está permitido el uso de disolventes o otros líquidos que dañen la superficie de la pista o resulten pegajosos en cualquiera de las ruedas.

Los neumáticos deben de estar secos antes de la entrada en pista del coche.

G- CARROCERÍA:

ga. Las carrocerías deben estar fabricadas en plástico rígido inyectado, resina o fibra de vidrio. Deben corresponder a vehículos que hayan participado en competiciones de velocidad o resistencia o de los campeonatos japoneses de GT a partir del año 1998.

No se podrá obviar la presencia de ninguna parte de la carrocería: retrovisores, cristales, limpiaparabrisas, alerones, *spoilers* delanteros y traseros si los hubiera, etc.

Los difusores traseros son parte del chasis y por lo tanto, no es obligatoria su presencia

gb. La fijación de la carrocería a los soportes de la carrocería puede realizarse mediante el uso de la espuma de montaje original Sigma (PF. 1212 o SG. 8214) o opcionalmente de manera directa (sin espuma) a los soportes de fijación.

No esta permitido encolar o fijar contrapesos adicionales al soporte carrocería.

gk. Es obligatoria la presencia de un mínimo de tres dorsales, con números de dos cifras, fijados en la parte superior y en ambos laterales en la carrocería,.

H - MANDOS:

ha. El mando únicamente puede regular la corriente suministrada en su carril. Cualquier incremento del voltaje entregado está prohibido.

hc. El voltaje existente tiene que estar regulado por el piloto siendo prohibido cualquier automatismo de control de velocidad.

I- GENERAL:

ia. Antes de la realización de la prueba la organización es la única autorizada a interpretar estas normas. Los pilotos/equipos no están autorizados a incluir en la preparación de sus coches aspectos que no estén explícitamente indicados en este redactado, siendo necesaria la autorización expresa de la organización para poder hacerlo.

ib. Durante la realización de la prueba, únicamente el director de carrera puede realizar la interpretación de las normas.

24 de octubre de 2008