



Versión 1.1 - Marzo 2011

El presente reglamento tiene por objeto regular el desarrollo de las competiciones de resistencia en pista a escala 1/24, modalidad Plafit Clásicos, dentro del marco del Endurance Classic Championship 2011 de TIM COMARCA.

1.- PISTAS

Las diferentes competiciones se celebrarán indistintamente en la pista de madera de TIM COMARCA:

- Pista Concept 6 carriles TIM COMARCA, C./ Alemania 43, Puerta 3 derecha, 1er. piso - 08700 Igualada

2.- CATEGORÍAS Y CALENDARIO

Durante el año 2011 las diferentes competiciones que se celebrarán de la disciplina resistencia Plafit Clásicos serán de las siguientes categorías y fechas:

División IV Sport-prototipos	División V Silhouettes	División VI Grupo C
11 y 12 de marzo (6 horas)	17 y 18 de junio (6 horas)	25 y 26 de noviembre (6 horas)

3.- ACTIVIDADES PREVIAS A LA CARRERA

3.1.- PRESENTACIÓN: En los días previos a la carrera, esta será anunciada a través de los canales habituales del club:

- Página web Tim Comarca: www.timcomarca.es.tl
- Página web Associació Catalana d'Slot: www.acslot.com
- Foro SlotAdictos, subforo competición 1/24: <http://miarroba.com/foros/ver.php?id=21954>

En ellos se indicará la categoría a disputar, el tipo de carrera (semi-resistencia o resistencia), los horarios y las regulaciones específicas que vayan a usarse en ella.

3.2.- PRE-INSCRIPCIONES: en general no son requeridas preinscripciones, si bien se recomienda a los pilotos efectuarlas para poder dimensionar correctamente el evento. Pueden hacerlas en la web del club o en el post de SlotAdictos, indicando nombre de los pilotos y vehículo.

3.3.- INSCRIPCIONES: en el día de la carrera cada equipo deberá formalizar su inscripción, abonando para ello los derechos de la misma. Estos variarán en función del material entregado por la organización (motores, ruedas, etc.), y serán oportunamente indicados en el programa específico de las mismas.

3.4.- DESEMPEÑO DE FUNCIONES EN CARRERA: en toda carrera se establecerán las siguientes figuras, encargadas de velar por el correcto desarrollo de la misma:

- **Director de Carrera:** persona responsable de dirigir las actividades de la carrera
- **Comisario Técnico:** persona o personas responsables de llevar a cabo las verificaciones técnicas
- **Comisario Deportivo:** persona o personas responsables de auxiliar al Director de Carrera en actividades vinculadas con la misma (cambios de carril, gestión informática de la carrera, lectura y anotación de incidentes, etc.)
- **Comisario de Pista:** personas responsables de auxiliar a los pilotos colocando de nuevo los coches en el carril en caso de salida de estos

En una misma persona podrán recaer una o más funciones, dependiendo de la magnitud de la carrera y bajo el criterio del Director de la misma; pudiendo ser liberadas de otras responsabilidades en caso de ser preciso para su desarrollo.



El piloto tendrá en todo momento un comportamiento acorde con el espíritu deportivo de la competición.

3.5.- HORARIOS: los horarios para las carreras de resistencia de 2011 serán establecidos en el programa específico de las mismas.

3.6.- VOLTAJE: la carrera se disputará al voltaje de 12 Volts.

3.7.- MANDOS: está permitido cualquier mando analógico o digital, siempre que no produzca ninguna alteración en el suministro de corriente eléctrica al vehículo. El tipo de conexión a la pista será de tres bananas metálicas.

3.8.- ENTRENOS LIBRES: durante el período especificado los pilotos dispondrán de entera libertad para rodar por cualquier carril, a cualquier voltaje y con cualquier coche (correspondiente a la categoría a disputar) y durante el tiempo deseado, con objeto de reconocer la pista y su estado.

3.9.- MATERIAL OFICIAL DE USO OBLIGATORIO, ENTREGA Y MONTAJE: antes de las verificaciones la organización entregará a los equipos el material de uso obligatorio para la carrera, consistente en un motor y uno o más juegos de ruedas posteriores. Este material no puede ser modificado, a excepción de la inserción de tapacubos obligatorios en las ruedas posteriores.

Los equipos podrán solicitar al Director de Carrera la sustitución del material entregado si este presenta síntomas de estar en mal estado.

Los equipos dispondrán de 30 minutos para montar dichos elementos en su coche y presentarlo a verificación. Caso de entregarse más de un juego de ruedas, este o estos deberán reservarse para su posterior montaje en el transcurso de la carrera, quedando almacenado en el lugar indicado por el Director de Carrera.

3.10.- VERIFICACIONES INICIALES: todos los coches inscritos deben superar unas verificaciones técnicas para asegurar que están dentro de lo estipulado en el reglamento técnico de su correspondiente categoría.

Las verificaciones serán de tipo cerrado, es decir, cuando el coche entra a verificar ya no puede ser manipulado por el piloto, en cuya persona recae totalmente la responsabilidad de que el coche esté conforme al reglamento técnico.

Para ello, hasta la hora de cierre de entrenos oficiales, los pilotos tendrán a su disposición los útiles con los que se llevarán a cabo las verificaciones (plancha, báscula y calibres / pié de rey) para comprobar la conformidad de sus vehículos, así como el texto del reglamento y sus anexos. Estos útiles podrán usarse libremente, pero siempre en la mesa de verificación. En caso de duda, los pilotos pueden consultar libremente a los Comisarios Técnicos.

El coche se entregará abierto, con la carrocería y el conjunto chasis por separado, antes o durante la hora establecida para ello. Un piloto representante del equipo deberá estar presente durante las verificaciones. El verificador comprobará los aspectos dimensionales y de pesos de los dos elementos por separado y solicitará al piloto que ensamble el coche para verificar los aspectos globales ⁽¹⁾.

En caso de hallarse irregularidades se aplicarán las correspondientes penalizaciones según las tablas del capítulo 5, en forma de vueltas a restar del total realizado por el piloto en carrera. Todas las penalizaciones son acumulables. En caso de desviaciones muy graves se ofrecerá al equipo la opción de disputar la carrera, pero sin puntuar para el campeonato ni bloquear puntos para el resto de pilotos.

3.11.- VERIFICACIONES INTERMEDIA Y FINAL: se establecen dos verificaciones adicionales una vez iniciada la carrera, aproximadamente a la mitad de la misma y al final. En ellas, todos los vehículos serán nuevamente verificados, debiendo cumplir con anchos de ejes y altura libre a pista.

En estos casos no serán penalizables la pérdida de piezas en carrera, pero el peso total del coche no podrá estar más de 5g por debajo del mínimo. En caso de hallarse en esta circunstancia en la verificación intermedia, el equipo estará obligado a colocar 5g de contrapeso en las siguientes 5 vueltas. Si se trata de la verificación final será penalizado.

¹ De no estar el piloto presente, será el verificador quien proceda al ensamblaje, quedando este eximido de toda responsabilidad en caso de un percance en carrera atribuible a un montaje incorrecto



3.12.- ENTRENOS OFICIALES: durante el período especificado los pilotos podrán rodar empezando por el carril 1 y siguiendo orden correlativo 1-2-3-4-5-6 (y vuelta al 1), al voltaje de carrera y con el coche de carrera ya verificado, en tandas de 4 minutos, con objeto de configurar el coche para adaptarlo a la pista y su estado.

Durante los entrenos oficiales estarán permitidas las manipulaciones descritas en los apartados 4.4, 4.5 y 4.6; estando siempre comprendidas en tiempo de carrera. Si al término de los entrenos oficiales un coche no está completamente montado, entrará en Parque Cerrado en esas condiciones, y no podrá ser acabado de montar hasta que de comienzo la carrera.

3.13.- PARQUE CERRADO: al entrar a verificar el coche quedará en régimen de Parque Cerrado. Bajo este régimen nadie, salvo los Comisarios, podrá manipular el vehículo.

3.14.- POLE POSITION: todos los equipos inscritos, una vez verificado su coche, designarán a uno de sus pilotos para realizar una tanda clasificatoria de 1 minuto de duración, por la pista y en el orden que el Director de Carrera determine, y se retendrá el mejor tiempo obtenido. Al término de la misma los Comisarios retornarán el coche al Parque Cerrado.

Durante la disputa de la *pole position* se permite limpiar y aditivar las ruedas y limpiar las trencillas con los medios puestos a disposición por la organización, siempre dentro del minuto estipulado.

En el transcurso de la *pole*, todos los pilotos realizarán funciones de Comisario de Pista, alternando de forma rotativa una vez en cada uno de los 6 puestos de Comisario.

3.15.- PARRILLA DE SALIDA: la parrilla de salida se configurará con arreglo a los mejores tiempos obtenidos en la clasificatoria. De este modo, el equipo mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de entre todos los disponibles. El segundo mejor clasificado escogerá el carril de partida en su manga, de los restantes disponibles después de elegir el primero; y así sucesivamente hasta completar las distintas mangas. Obviamente, el último equipo clasificado de cada manga no podrá escoger carril de salida.

Si un equipo no puede disputar la *pole position*, por la razón que sea, constará a todos los efectos como el último clasificado. En caso de hallarse más de un equipo en esta situación, sus carriles de partida se asignarán por sorteo entre ellos.

4.- CARRERA

4.1.- MANGAS: cada equipo realizará su carrera dentro de la manga que le haya correspondido.

Cada piloto de cada equipo deberá disputar al menos 1 manga completa del total de la carrera. Los pilotos de un equipo no podrán ser sustituidos por otros ajenos a los de ese equipo. El incumplimiento de estas normas comportará la no puntuación del equipo.

4.2.- TIEMPO POR CARRIL: la carrera se disputará a 45 minutos por cada carril, debiendo correr cada equipo por todos y cada uno de ellos. Al vencimiento de dicho tiempo, el suministro de corriente se detendrá de forma automática.

Entre este momento y el comienzo del intervalo del siguiente carril, los coches se considerarán en régimen de Parque Cerrado, por lo que solo podrán ser manipulados por los Comisarios Deportivos, quienes procederán a cambiarlos al carril siguiente según el orden estipulado en el artículo 4.3.

4.3.- CAMBIOS DE CARRIL: los cambios de carril se efectuarán en el mismo lugar dónde se han detenido los coches una vez cumplido el tiempo estipulado. En el último cambio de carril se anotará también la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado.

El orden de cambio de carril será el siguiente:

1 → 3 → 5 → 6 → 4 → 2

Este orden de cambio asegura a un equipo no tener nunca al mismo competidor al mismo lado durante la carrera, con lo que cada equipo tendrá una vez a su derecha y una vez a su izquierda al resto de equipos participantes.



4.4.- MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO: en el momento en que se inicia la carrera se levanta el régimen de Parque Cerrado. El coche podrá ser manipulado para las siguientes acciones, por el propio piloto o alguien designado por él, y siempre durante el tiempo de carrera.

- Efectuar reparaciones mecánicas (con los medios del piloto)
- Limpiar las ruedas (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Limpiar las trencillas (con los medios puestos a disposición por la organización)
- Aplicar aditivo a las ruedas (no está permitido aplicarlo directamente a la pista, bajo ningún concepto)
- Lubricar partes móviles (con los medios puestos a disposición por la organización)

Los equipos no podrán utilizar otros fluidos que los puestos a su disposición por la organización.

Para cualquier manipulación del coche, este debe ser recogido en la zona del circuito identificada como *pit lane*, excepto que este no pueda alcanzarla por sus propios medios. La intervención deberá ser realizada en la mesa de verificación, y una vez realizada la reparación, el coche deberá ser reintegrado a la pista obligatoriamente en la zona de *pit lane*.

Podrá ser sustituido cualquier elemento mecánico del coche, en caso de su rotura, por otro de idénticas características, a excepción de la pieza central del chasis y la carrocería.

4.5.- REPARACIONES OBLIGATORIAS DEL VEHÍCULO: en casos excepcionales será obligatoria la parada del vehículo para corregir situaciones potencialmente perjudiciales para el resto de pilotos:

- Rotura o desprendimiento de partes de la carrocería de tamaño superior a 4 cm de largo o 2 cm de ancho (se permite usar cinta adhesiva para su reparación)
- Conjunto carrocería desprendido de sus fijaciones al chasis
- Contacto de alguna parte del vehículo con la pista

En estos casos el Director de Carrera indicará al piloto la necesidad de la reparación, estando el equipo obligado a realizarla antes de 10 vueltas.

4.6.- REPARACIONES VOLUNTARIAS DEL VEHÍCULO: en algunos casos será posible la parada del vehículo para corregir ajustes del vehículo a voluntad del equipo, siendo libre la intervención sobre los siguientes elementos:

- Cambio de relación de transmisión
- Cambio de trencillas
- Cambio de cables
- Cambio de ruedas anteriores

En los siguientes casos, la sustitución deberá ser autorizada expresamente por el Director de Carrera, y llevada a cabo con componentes entregados por la Organización:

- Cambio de motor, cuando este muestre evidentes síntomas de desfallecimiento
- Cambio de ruedas posteriores, cuando estas muestren evidentes síntomas de estar torcidas. Deberá sustituirse ambas ruedas posteriores

Cualquier cambio en el vehículo deberá estar acorde con la reglamentación técnica, y no exime al equipo de sus responsabilidades, siendo aplicadas las penalizaciones correspondientes en caso de detectarse anomalías en las verificaciones intermedias.

4.7.- COMISARIOS: todos los equipos inscritos tienen la obligación de actuar como Comisarios de Pista en la misma manga que disputan.

La posición de Comisario de cada equipo se corresponderá en todo momento con la del número de pista por la que ese equipo esté corriendo.

La función del Comisario de Pista es colocar de nuevo los coches en el carril en caso de salida de estos. Para tal menester, los coches estarán identificados mediante una etiqueta circular de color amarillo fluorescente con el número del carril. En caso de salida de pista de dos o más coches, el protocolo a aplicar será:

- La inmediata retirada de los coches accidentados, para evitar daños mayores



- Colocar los coches por orden inverso al que se han salido, siendo el último el coche que haya provocado el accidente

Mientras se ejerce de Comisario de Pista no está permitido beber, comer o hablar por el móvil. Fumar no está permitido en el local, excepto en la zona habilitada a tal fin.

4.8.- CLASIFICACIÓN: la clasificación final de la carrera se establecerá por suma de las vueltas efectuadas en cada carril. En la última tanda se anotará la coma, es decir, la última sección del circuito que el coche haya rebasado, parcial o totalmente, al quedar detenido al término de la misma.

De esta suma de vueltas se descontarán las penalizaciones incurridas por razón de irregularidades técnicas en el vehículo o comportamientos antideportivos del piloto. El ganador final será el piloto que acredite mayor número de vueltas.

4.9.- EMPATE: en caso de empate, se consultarán las vueltas rápidas, y se decidirá la posición a favor del equipo que haya realizado el mejor tiempo absoluto (segundos, décimas de segundo, centésimas y milésimas).

4.10.- RECLAMACIONES: si por cualquier razón un equipo desea formalizar una petición a la organización para la verificación de algún coche participante, esta deberá presentarse con una caución de 30€, como máximo los 20 minutos posteriores a la finalización de su manga. En caso de prosperar la reclamación a favor del reclamante, el importe de la caución le será retornado.

5.- PENALIZACIONES POR INFRACCIONES AL REGLAMENTO

5.1.- TÉCNICAS: se establece la siguiente tabla de penalizaciones para desviaciones del Reglamento Técnico ⁽²⁾. La primera columna indica el apartado infringido. Todas ellas serán acumulables.

NOTA: las penalizaciones mostradas son para una carrera de 3 horas de duración. Estos valores se multiplicarán por 2 en carreras de 6 horas, y por 3 en carreras de 12 horas de duración.

Faltas Leves

2.4	Ausencia de cristales	5 vueltas / pieza faltante
2.4	Ausencia de escape	5 vueltas / pieza faltante
2.4	Ausencia de faros o pilotos	5 vueltas / pieza faltante
2.4	Ausencia de limpiaparabrisas	5 vueltas / pieza faltante
2.4	Ausencia de retrovisor	5 vueltas / pieza faltante
2.7	Piloto sin pintar	5 vueltas
6.1	Ausencia de tapacubos	5 vueltas / pieza faltante
9.1	Peso carrocería inferior al mínimo permitido	5 vueltas / gramo defecto
9.2	Exceso de ancho de ejes	5 vueltas / 0,1 mm exceso
2.6	La bandeja habitáculo permite visión de la mecánica	10 vueltas
2.6	Ausencia de cuadro de instrumentos o volante en la bandeja habitáculo	10 vueltas / pieza faltante
2.7	Cabeza del piloto no visible completamente a través de parabrisas	10 vueltas
2.3	Alerón posterior montado a menor altura del original	10 vueltas
2.4	Ausencia de difusor trasero o de ancho inferior a 4 mm	10 vueltas
2.5	Ausencia de dorsales laterales	10 vueltas
5.1	Ejes sobresalen de la llanta	10 vueltas / eje
5.1	Ejes huecos, de titanio o de carbono	10 vueltas / eje
6.1	Llanta no cubierta completamente por el neumático	10 vueltas / rueda
6.1	Neumático cónico o con dibujo	10 vueltas / rueda
6.2	Diámetro llantas superior al máximo permitido (anterior)	10 vueltas / rueda
6.3	Diámetro llantas superior al máximo permitido (posterior)	10 vueltas / rueda
9.1	Peso coche inferior al mínimo permitido	10 vueltas / gramo defecto

² El reglamento técnico utilizado por TIM COMARCA es el de ACS, Plafit Clásicos Versión 4.1, enero 2011, y sus enmiendas



Faltas Graves

2.2	Parachoques anterior rebajado alterando su vista exterior	15 vueltas
2.3	Spoiler posterior fijado por debajo de la medida original	15 vueltas
2.3	Spoiler post. fijado con nº o ubicación de soportes diferente del original	15 vueltas
2.7	Piloto de Lexan	15 vueltas
3.2	Modificación del chasis no permitida	15 vueltas / parte modificada
3.6	Contrapesos visibles en una vista inferior del chasis	15 vueltas
6.1	Entrar el coche a parque cerrado con aditivo en los neumáticos	15 vueltas
6.3	Diámetro ruedas (total) inferior al mínimo permitido	15 vueltas / eje
6.3	Ruedas no completamente visibles en vista lateral, en coches (*)	15 vueltas
8.4	Uso de pasta difusora de calor	15 vueltas
9.2	Altura mínima de la carrocería / coche inferior a la permitida	15 vueltas
9.2	Ejes no centrados en los pasos de rueda (por defecto)	15 vueltas
3.3	Piezas accesorias no homologadas, de fibra de carbono	30 vueltas
3.4	Soportes de motor no homologados o procedentes de otro chasis	30 vueltas
3.8	Uso de más de 1 soporte de carrocería por lado	30 vueltas
3.9	Soportes de ejes no homologados o procedentes de otro chasis	30 vueltas
6.3	Ancho de neumáticos superior al permitido	30 vueltas
9.2	Eje posterior a distancia mayor de 4 mm del paso de rueda	30 vueltas
9.2	Ejes no centrados en los pasos de rueda (por exceso)	30 vueltas

Faltas muy Graves

2.2	Carrocería rebajada en espesor / aligerada (kit de plástico)	No puntúa
2.3	Geometría paso de ruedas modificada	No puntúa
3.1	Chasis no correspondiente a la categoría	No puntúa
3.5	Presencia de imanes	No puntúa
4.4	Presencia de sistemas de freno adicionales	No puntúa
7.2	Presencia de 2 guías	No puntúa
8.2	Motor no correspondiente a la categoría	No puntúa
8.3	Motor manipulado o presencia de potenciadores de campo magnético	No puntúa

5.2.- DEPORTIVAS: se establece la siguiente tabla de penalizaciones para desviaciones del presente Reglamento Deportivo. La primera columna indica el apartado infringido.

NOTA: las penalizaciones mostradas son para una carrera de 3 horas de duración. Estos valores se multiplicarán por 2 en carreras de 6 horas, y por 3 en carreras de 12 horas de duración.

Faltas Leves

3.4	Proferir insultos, primera vez	Amonestación
3.4	Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, primera vez	Amonestación
3.4	Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, primera vez	Amonestación
3.10	Entregar el coche con retraso a la verificación	5 vueltas / minuto de retraso
3.10	Usar los útiles de verificación fuera de la mesa de verificaciones, 1ª. vez	Amonestación
3.11	Peso coche inferior en 5g al mínimo, en verificación intermedia	5g adicionales
3.12	Manipular un vehículo en Parque Cerrado, primera vez	Amonestación
4.2	Tocar un coche en el cambio de carril, primera vez	Amonestación
4.7	No acudir al puesto de Comisario de Pista, primera vez	Amonestación
4.7	Negligencia fortuita en funciones de Comisario, primera vez	Amonestación
4.7	Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 1ª vez	Amonestación

Faltas Graves

3.4	Proferir insultos, segunda vez	15 vueltas
3.4	Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, segunda vez	15 vueltas
3.4	Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, segunda vez	15 vueltas
3.4	Estrellar el vehículo ex profeso o contra el de otro participante, 1ª vez	15 vueltas



3.9	Modificar las ruedas posteriores entregadas por la organización	15 vueltas
3.10	Usar los útiles de verificación fuera de la mesa de verificaciones, 2ª vez	15 vueltas
3.11	Peso coche inferior en 5g al mínimo, en verificación final	15 vueltas
3.12	Manipular un vehículo en Parque Cerrado, segunda vez	15 vueltas
4.2	Tocar el coche en el cambio de carril, segunda vez	15 vueltas
4.4	Retornar el coche reparado a la pista fuera del <i>pit lane</i>	15 vueltas
4.4	Usar fluidos ajenos a los suministrados por la Organización	15 vueltas
4.4	Aplicar aditivo directamente a la pista	15 vueltas
4.4	Manipular un vehículo fuera de la mesa de verificación	15 vueltas
4.5	No efectuar una reparación obligatoria en las siguientes 10 vueltas	15 vueltas
4.6	No acudir al puesto de Comisario de Pista, segunda vez	15 vueltas
4.7	Abandonar el puesto de Comisario de Pista, sin tener sustituto	15 vueltas
4.7	Negligencia fortuita en funciones de Comisario, segunda vez	15 vueltas
4.7	Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 2ª vez	15 vueltas
4.7	Negligencia intencionada en funciones de Comisario, primera vez	15 vueltas

Faltas muy Graves

3.4	Proferir insultos, tercera vez	No puntúa
3.4	Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, tercera vez	No puntúa
3.4	Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, tercera vez	No puntúa
3.4	Estrellar el vehículo ex profeso o contra el de otro participante, 2ª vez	Expulsión
3.4	Agredir a otro piloto, a un Comisario o a un miembro de la Organización	Expulsión
3.6	Alterar el voltaje del carril, propio o ajeno	Expulsión
4.1	Incumplir un piloto las mangas mínimas a disputar	No puntúa
4.7	Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 3ª vez	No puntúa
4.7	Negligencia intencionada en funciones de Comisario, segunda vez	No puntúa

6.- PUNTUACIÓN Y PREMIOS

6.1.- PUNTUACIÓN DE LA CARRERA: la posición obtenida en cada carrera otorgará puntos para el Endurance Classics Championship 2011 de acuerdo a la siguiente fórmula, que dependerá del número de pilotos participantes y de la posición obtenida:

$$[(\text{Número total de participantes} + 1) - (\text{posición obtenida})] \times F_D = \text{Puntos obtenidos}$$

F_D (Factor D): factor corrector dependiente de la duración de la carrera

- Resistencia 3 horas $\rightarrow F_D = 2$
- Resistencia 6 horas $\rightarrow F_D = 3$
- Resistencia 12 horas $\rightarrow F_D = 4$

Adicionalmente se otorgarán los siguientes puntos a los tres primeros clasificados:

- 1ª Posición $\rightarrow 10$ Puntos
- 2ª Posición $\rightarrow 6$ Puntos
- 3ª Posición $\rightarrow 2$ Puntos

- Ejemplo A: equipo clasificado en 2ª posición en una carrera de 6h con 24 participantes:
 $[(24 + 1 - 2) \times 3] + 6 = 75$ puntos
- Ejemplo B: piloto clasificado en 11ª posición en una carrera de 3h con 12 participantes:
 $[(12 + 1 - 11) \times 2] + 0 = 4$ puntos
- Ejemplo C: piloto clasificado en 6ª posición en una carrera de 12h con 18 participantes:
 $[(18 + 1 - 6) \times 4] + 0 = 52$ puntos

Estos puntos para el campeonato se asignarán individualmente a cada piloto según la posición obtenida por su equipo en cada carrera.



La obtención de la *pole position* o el logro de vueltas rápidas en carrera no otorgarán puntos adicionales, así como tampoco detentar el máximo número de vueltas por manga o carril.

Para que una carrera sea puntuable, debe contar como mínimo con 8 equipos participantes.

Aquellos equipos que por las razones descritas disputen la carrera sin puntuar constarán en la clasificación con arreglo al número de vueltas obtenidas, pero sin bloquear posición, la cual recaerá en el siguiente equipo con derecho a puntuación.

6.2.- RETENCIÓN DE RESULTADOS: cada piloto podrá retener los mejores resultados y descartar 1 (una) carrera de cada categoría. Una no-participación cuenta como resultado susceptible de ser descartado.

6.3.- CLASIFICACIÓN DEL CAMPEONATO: la clasificación general del Endurance Classics Championship 2011 se elaborará por suma de los puntos obtenidos en las distintas carreras disputadas. Todas las categorías computan para la Clasificación General.

Se declarará Campeón 2011 al piloto que más puntos haya acumulado a lo largo de la temporada.

6.5. PREMIOS: los tres primeros clasificados del Endurance Classics Championship 2011 recibirán un trofeo acreditativo y un obsequio en forma de material para la práctica del slot.

No se otorgarán premios específicos a los vencedores de las distintas pruebas.

7.- VARIOS

7.1.- DERECHOS DEL ORGANIZADOR: en calidad de organizador, TIM COMARCA tendrá potestad en todo momento para:

- Modificar o ampliar el presente reglamento, mediante anexos publicados al menos una semana antes de cada competición
- Adelantar, aplazar o cancelar las carreras anunciadas sin necesidad de justificación, previo oportuno aviso en los medios habituales
- Ejercer el derecho de admisión de pilotos o espectadores lesivos para el buen funcionamiento de la competición, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación
- Reservarse derechos sobre la publicidad de la carrera, así como material gráfico, escrito y audiovisual que de ella se extraiga, con plena potestad sobre sus copias

Todos los aspectos no contemplados en el presente reglamento quedan, en primera instancia, bajo el criterio del Director de Carrera; y podrán ser refrendados en segunda instancia por el Comité Deportivo de TIM COMARCA.

7.2.- REGLAMENTOS: la reglamentación técnica oficial del Endurance Classics Championship 2011 de TIM COMARCA en la disciplina de Velocidad Plafit Clásicos 1/24 es la de la ACS (Associació Catalana d'Slot), versión 4.1 y sus enmiendas, vigente desde enero 2011.

7.3.- CONTACTO: sugerencias y observaciones son siempre bienvenidas. Contactar, por favor, con TIM COMARCA:

- A través del foro oficial de nuestra página web www.timcomarca.es.tl
- A la dirección de correo electrónico timcomarca@gmail.com