



VELOCIDAD PLAFIT CLASICOS 1/24

Edición septiembre 2010 - versión 1.1

REGLAMENTO DEPORTIVO

El presente reglamento tiene por objeto regular el desarrollo de la competición de velocidad en pista a escala 1/24, modalidad Plafit Clásicos, dentro del marco del Campeonato de España 2010 de ACS.

1.- PISTA

Fabricada en madera, de 6 carriles marca Concept. No está permitido aplicar ninguna clase de aditivo en ella

2.- CATEGORÍAS

En el marco del Campeonato de España de Slot 2010 se disputarán 3 diferentes competiciones de la disciplina velocidad Plafit Clásicos:

- Carrera A: incluye todas las subcategorías de la División I
- Carrera B: engloba en una misma carrera vehículos de las Divisiones II, III y IV
- Carrera C: engloba en una misma carrera vehículos de las Divisiones V y VI

Un mismo piloto podrá tomar parte en todas las carreras, sin limitación de edad.

3.- ACTIVIDADES PREVIAS A LA CARRERA

3.1.- Inscripciones: se gestionarán por completo a través de la página web www.acslot.com, al e-mail info@acslot.com o al Tel. 699.93.12.52, todas ellas tendrán atención telefónica de Lunes a Viernes entre las 10:30h y las 13:00h del 8 de septiembre al 13 de octubre.

También será posible inscribirse en el mismo día y lugar de la carrera, en el mostrador de información.

Las inscripciones están limitadas:

- Carrera A: 42 pilotos
- Carrera B: 40 pilotos
- Carrera C: 30 pilotos

Precio de la inscripción: Las inscripciones tendrán un costes de 18€ anticipadas y 25€ el día de la carrera.

Este precio incluye el motor oficial obligatorio para la carrera:

- Carreras A y B: Scaleauto SC-14B Tech 1 (20.000 r.p.m. / 206 g·cm / 0,20 A)
- Carrera C: Scaleauto SC-15B Tech 2 (25.000 r.p.m. / 226 g·cm / 0,18 A)

3.2.- Horarios: se define el siguiente cuadro horario para las tres carreras:

Carrera A: viernes 29 de octubre

14:00 – 16:00h Entrenos libres

16:00 – 16:30h Entrega de motores

15:00 – 16:00h Verificaciones técnicas y parque cerrado

16:00 – 16:30h Entrenos oficiales

17:00 – 24:00h Carrera (División I)

Carreras B y C: domingo 31 de octubre

20:00 – 22:00h Entrenos libres

Lunes 1 de noviembre

08:00 – 08:30h Entrega de motores (todas las divisiones)

08:30 – 10:00 - Verificaciones técnicas y parque cerrado

10:00 – 11:00h – Entrenos oficiales

11:00 – 15:30h – Carrera B (División II, III y IV)

15:30 – 18:30h – Carrera C (División V y VI)

3.3.- Voltaje: la carrera se disputará al voltaje de entre 12 y 13 Volts.

3.4.- 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.

3.5.- 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.

3.6.- Material oficial de uso obligatorio, entrega y montaje: antes de las verificaciones la organización entregará a los pilotos el motor de uso obligatorio para la carrera, que no puede ser modificado.

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

Los pilotos dispondrán de 30 minutos para montar el motor en su coche y presentarlo a verificación.

3.7.- 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. El piloto 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 piloto la opción de disputar la carrera, pero sin puntuar para el campeonato ni bloquear puntos para el resto de pilotos.

3.8.- Verificación final: al final de la carrera se verificará nuevamente el peso de los vehículos, el cual no podrá estar más de 5g por debajo del mínimo. En caso de hallarse en esta circunstancia final será penalizado.

3.9.- 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 reconocer el coche y la pista.

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

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.

3.10.- 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.

3.11.- Parrilla de salida: la parrilla de salida de cada manga será configurada por el Director de Carrera, agrupándose los vehículos por afinidad histórica (tipo y época del vehículo). Dicho criterio será inapelable.

4.- CARRERA

4.1.- Desempeño de funciones en carrera: en todas las carreras 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.)
- **Comisarios 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.

4.2.- Mangas: cada piloto realizará su carrera dentro de la manga que le haya correspondido. El intercambio de pilotos de distintas mangas solo será posible de mutuo acuerdo entre los pilotos interesados y previo consentimiento del Director de Carrera.

4.3.- Tiempo por carril: la carrera se disputará a 8 minutos por cada carril, debiendo correr cada piloto 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.

4.4.- 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 Ú 3 Ú 5 Ú 6 Ú 4 Ú 2

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

4.5.- 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
- Limpiar las ruedas

- Limpiar las trencillas
- Lubricar partes móviles
- Aplicar aditivo a las ruedas (bajo ningún concepto está permitido aplicarlo directamente a la pista)

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

Para cualquier manipulación del coche, éste 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.

4.6.- 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 piloto obligado a realizarla antes de 5 vueltas.

4.7.- Reparaciones voluntarias del vehículo: en algunos casos será posible la parada del vehículo para corregir ajustes del vehículo a voluntad del piloto, 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:

- Cambio de motor, cuando este muestre evidentes síntomas de desfallecimiento la Organización entregará al piloto un nuevo motor
- 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 piloto de sus responsabilidades, siendo aplicadas las penalizaciones correspondientes en caso de detectarse anomalías en la verificación final.

4.8.- Comisarios: todos los pilotos inscritos tienen la obligación de actuar como Comisarios de Pista en la siguiente manga a la que disputan. Los pilotos de la última manga oficiarán de Comisarios en la primera.

La posición de Comisario se alternará de forma rotativa, una vez en cada uno de los 6 puestos de Comisario.

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 recinto, excepto en la zona habilitada a tal fin.

4.9.- 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.

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

4.11.- Reclamaciones: si por cualquier razón un piloto desea formalizar una petición a la organización para la verificación de algún coche participante, esta deberá presentarse con una caución de 30€, como máximo en 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.

Faltas Leves

2.4	Ausencia de cristales	1 vuelta / pieza faltante
2.4	Ausencia de escape	1 vuelta / pieza faltante
2.4	Ausencia de faros o pilotos	1 vuelta / pieza faltante
2.4	Ausencia de limpiaparabrisas	1 vuelta / pieza faltante
2.4	Ausencia de retrovisor	1 vuelta / pieza faltante
2.7	Piloto sin pintar	1 vuelta
6.1	Ausencia de tapacubos	1 vuelta / pieza faltante
9.1	Peso carrocería inferior al mínimo permitido	1 vuelta / gramo defecto
9.2	Exceso de ancho de ejes	1 vuelta / 0,1 mm exceso
2.6	La bandeja habitáculo permite visión de la mecánica	2 vueltas
2.6	Ausencia de cuadro de instrumentos en la bandeja habitáculo	2 vueltas
2.7	Cabeza del piloto no visible completamente a través de parabrisas	2 vueltas
2.3	Alerón posterior montado a menor altura del original	2 vueltas
2.4	Ausencia de difusor trasero o de ancho inferior a 4 mm	2 vueltas
2.5	Ausencia de dorsales laterales	2 vueltas
5.1	Ejes sobresalen de la llanta	2 vueltas / eje
5.1	Ejes huecos, de titanio o de carbono	2 vueltas / eje
6.1	Llanta no cubierta completamente por el neumático	2 vueltas / rueda
6.1	Neumático cónico o con dibujo	2 vueltas / rueda
6.2	Diámetro llantas superior al máximo permitido (anterior)	2 vueltas / rueda
6.3	Diámetro llantas superior al máximo permitido (posterior)	2 vueltas / rueda
9.1	Peso coche inferior al mínimo permitido	2 vueltas / gramo de defecto

Faltas Graves

2.2	Parachoques anterior rebajado alterando su vista exterior	5 vueltas
2.7	Piloto de Lexan	5 vueltas
3.2	Modificación del chasis no permitida	5 vueltas / parte modificada
3.6	Contrapesos visibles en una vista inferior del chasis	5 vueltas
6.1	Entrar el coche a parque cerrado con aditivo en los neumáticos	5 vueltas
6.3	Diámetro ruedas (total) inferior al mínimo permitido	5 vueltas / eje

² Reglamento técnico ACS, Plafit Clásicos Versión 4.0, enero 2010 y Enmienda 1, septiembre 2010

6.3	Ruedas no completamente visibles en vista lateral, en coches (*)	5 vueltas
8.4	Uso de pasta difusora de calor	5 vueltas
9.2	Altura mínima de la carrocería / coche inferior a la permitida	5 vueltas
9.2	Ejes no centrados en los pasos de rueda (por defecto)	5 vueltas
3.4	Soportes de motor no homologados o procedentes de otro chasis	10 vueltas
3.8	Uso de más de 1 soporte de carrocería por lado	10 vueltas
3.9	Soportes de ejes no homologados o procedentes de otro chasis	10 vueltas
6.3	Ancho de neumáticos superior al permitido	10 vueltas
9.2	Eje posterior a distancia mayor de 4 mm del paso de rueda	10 vueltas
9.2	Ejes no centrados en los pasos de rueda (por exceso)	10 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.

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
4.2	Tocar el coche en el cambio de carril, primera vez	Amonestación
4.6	No acudir al puesto de Comisario de Pista, primera vez	Amonestación
4.6	Negligencia fortuita en funciones de Comisario, primera vez	Amonestación
4.6	Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 1ª vez	Amonestación

Faltas Graves

3.4	Proferir insultos, segunda vez	5 vueltas
3.4	Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, segunda vez	5 vueltas
3.4	Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, segunda vez	5 vueltas
3.4	Estrellar el vehículo ex profeso o contra el de otro participante, 1ª vez	5 vueltas
3.5	Entregar el coche con retraso a verificación	5 vueltas
3.6	Alterar el voltaje del carril, propio o ajeno	5 vueltas
3.11	Manipular el vehículo en Parque Cerrado	5 vueltas
4.2	Tocar el coche en el cambio de carril, segunda vez	5 vueltas
4.4	Retomar el coche reparado a la pista fuera del <i>pit lane</i>	5 vueltas
4.4	Limpiar o aditivar las ruedas con líquidos ajenos a los de la Organización	5 vueltas
4.4	Aplicar aditivo directamente a la pista	5 vueltas
4.4	Tomar un vehículo para su reparación fuera del <i>pit lane</i>	5 vueltas
4.4	Sustituir un componente dañado por otro de distintas características	5 vueltas
4.5	No efectuar una reparación obligatoria en las siguientes 10 vueltas	5 vueltas
4.6	No acudir al puesto de Comisario de Pista, segunda vez	5 vueltas
4.6	Abandonar el puesto de Comisario de Pista, sin tener sustituto	5 vueltas
4.6	Negligencia fortuita en funciones de Comisario, segunda vez	5 vueltas
4.6	Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 2ª vez	5 vueltas
4.6	Negligencia intencionada en funciones de Comisario, primera vez	5 vueltas

Faltas muy Graves

3.4	Proferir insultos, tercera vez	Expulsión
3.4	Gritar a otros pilotos o miembros de la Organización, tercera vez	Expulsión
3.4	Gritar o menospreciar a los Comisarios de Pista, tercera vez	Expulsión
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
4.6	Beber, comer o hablar por teléfono en funciones de Comisario, 3ª vez	Expulsión
4.6	Negligencia intencionada en funciones de Comisario, segunda vez	Expulsión

6.- CLASIFICACIÓN Y PREMIOS

6.1.- Clasificación general de la carrera: la clasificación final de la carrera se elaborará con arreglo a lo descrito en el apartado 4.9.

Aquellos pilotos 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 piloto con derecho a clasificación.

6.2.- Clasificación y premios por categorías: se establecerá una clasificación particular para cada categoría. Los clasificados en la categoría y posición relacionados a continuación recibirán un trofeo acreditativo:

División I Ò 1er, 2º y 3er clasificados

División II Ò 1er clasificado

División III Ò 1er clasificado

División IV Ò 1er, 2º y 3er clasificados

División V Ò 1er, 2º y 3er clasificados

División VI Ò 1er, 2º y 3er clasificados

7.- VARIOS

7.1.- Derechos del organizador: en calidad de organizador, **ACS** tendrá potestad en todo momento para:

- Modificar o ampliar el presente reglamento, mediante anexos publicados al menos una semana antes de la 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 ACS.

7.2.- Reglamentos: la reglamentación técnica oficial del Campeonato de España 2010 de **ACS** en la disciplina de Velocidad Plafit Clásicos 1/24 es la de la propia ACS (Associació Catalana d'Slot), versión 4.0 vigente desde enero 2010, y su Enmienda nº 1, de septiembre 2010.

- **7.3.- Contacto:** sugerencias y observaciones son siempre bienvenidas. Contactar, por favor, con ACS a la dirección de correo electrónico acslot@acslot.com