

1/24 Clasicos

Actualizado día 28-10-2016 ver.7.3

REGLAMENTO DEPORTIVO:

1-.PISTA:

Fabricada en Madera de la marca Concept System en 8 carriles a escala 1/24. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar su adherencia establecida por la organización. Esta competición esta reservada a modelos Clásicos con chasis de la marca PLAFIT o SCALEAUTO

Se utilizará el reglamento Técnico de la categoría [Plafit Clasicos ver. 7.1](#)

Anexo Division IV v3.0

Anexo Division V v3.0

Anexo Division VI v3.0

Todas las anteriores con carrocerías de plástico inyectado procedentes de Kits o coches de Slot, no se admitirán carrocerías de fibra o resina. Asimismo se permite el intercambio de soportes de carrocería entre las marcas homologadas.

2-.DESARROLLO DE LA CARRERA:

Para un desarrollo de la carrera con el máximo de igualdad entre los participantes, éstos deberán escoger un motor nuevo sellado [SC-0015b](#) y ruedas Procomp-3 [Sc-2410p \(Div.IV\)](#) y [SC-2420p \(div.V-VI\)](#) por la organización, siendo éstos ya verificados con anterioridad. Se permitirá el cambio de 1 motor si este presenta síntomas de mal estado. Los equipos tendrán un tiempo máximo de 30 minutos para montar el motor.

Entrenos libres: El director de carrera tiene plena potestad para organizar los entrenamientos libres, según el número de equipos presentes en la prueba. Si hay más de 8 equipos presentes se organizarán tandas de grupos con un tiempo limitado en cada carril.

Entrenos oficiales: Entre todos los equipos inscritos se efectuará unos entrenamientos oficiales consistentes en rodar durante un minuto en solitario por un carril elegido por el director de la carrera. Las mangas de la carrera se determinarán por el tiempo efectuado en estos entrenamientos (en caso de empate se verificará el 2º mejor tiempo de entrenamientos) agrupándose los equipos de 8 en 8 para disputar la carrera. Los 3 primeros equipos podrán escoger el carril por el que empiezan, asignando los carriles restantes al resto de equipos clasificados por orden ascendente según el tiempo efectuado. Después de los entrenos oficiales el coche será recogido por la organización y volverá a parque cerrado hasta el inicio de la carrera.

Carrera: Cada manga de 8 equipos (empezando por los peor clasificados) participará durante 10 minutos en cada uno de los carriles donde se les irán sumando las vueltas. Los cambios de carril se efectuarán en el mismo lugar dónde se han parado los coches una vez cumplido el tiempo. En el último cambio de carril se anotará también la sección del circuito (también llamada coma) donde ha terminado.

Cambio de carril: El orden de cambio de carril será el siguiente: 1-3-5-7-8-6-4-2-
Este sistema de cambio de carril proporciona que los participantes nunca tengan al mismo equipo al mismo lado durante toda la carrera. Es decir cada equipo tendrá una vez a la derecha y una vez a la izquierda el resto de participantes.

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).

Carné de piloto: Será obligatorio llevarlo en un lugar visible frontalmente durante todos los entrenamientos y en el desarrollo de la carrera.

3-. EMPATES:

En caso de empate en la carrera se consultarán los entrenos oficiales, el piloto con mejor tiempo en estos entrenos se clasificará por delante.

1/24 Clasicos

Actualizado día 28-10-2016 ver.7.3

4-.COMISARIOS:

La función de los comisarios será la de colocar los coches en el carril, si éstos se salen, durante toda la carrera en la curva que tienen asignada. Hacer de Comisario será obligatorio para todos los pilotos inscritos en la carrera, y se efectuará mientras el compañero esta pilotando. El lugar será designado por el carril correspondiente al que corre su equipo en carrera. En caso de incumplimiento se procederá a la exclusión del equipo de la carrera.

El protocolo básico 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. Excepto Si un coche se sale por no frenar al encontrar otro coche en su carril, el vehículo que colisiona será el último en ser colocado.

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

5-.MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

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

La rotura de piezas de carrocería **alerones o piezas de tamaño superior a 2cm de la carrocería**) deberán ser fijada de nuevo en un sitio correspondiente durante la carrera, siendo el director de carrera autorizado a parar un coche que necesite fijar algún elemento de la carrocería, respetando la buena de del equipo en reparar el coche en las 5 vueltas posteriores después del incidente.

6-. VERIFICACIONES - PARQUE CERRADO:

Antes de los entrenamientos oficiales el director de carrera procederá a la verificación de todos los vehículos, admitiendo en pista únicamente los que cumplan el reglamento técnico con el motor y las ruedas entregadas por la organización montadas y posean la inscripción efectuada. Si se observa en la verificación del vehículo la falta de alguna de las piezas nombradas en el apartado de la carrocería se sancionará por parte de la organización con 10gr. por cada una de ellas fijado en la parte más alta del interior del capó delantero del vehículo. Al final de la carrera se verificará el peso del vehículo por segunda vez siendo penalizados con 10 vueltas los vehículos que hayan perdido mas de un 5% de su peso inicial. El material usado para las verificaciones será siempre el mismo para toda la carrera.

Las verificaciones serán de tipo cerrada, 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 este conforme al reglamento técnico. 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 equipos pueden consultar libremente a los Comisarios Técnicos. El coche se entregará abierto, con la carrocería y el conjunto chasis por separado. El equipo deberá estar presente durante las verificaciones. El verificador comprobará los aspectos dimensionales y de pesos de los elementos por separado y solicitará al piloto que ensamble el coche para verificar los aspectos globales, en caso de que el piloto este ausente será organización quien cerrará el vehículo quedando este eximido de toda responsabilidad en caso de percance en carrera.

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 equipo 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.

1/24 Clasicos

Actualizado día 28-10-2016 ver.7.3

Parque cerrado: Una vez los coches estén verificados permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado.

Reclamaciones: Si por cualquier razón un equipo inscrito desea formalizar una reclamación a la organización para la verificación de algún coche participante esta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el equipo y acompañada de un depósito de 50 € durante 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 12 Voltios.

8-. PUNTOS:

Puntuará para el ranking de pilotos de la "A.C.S." en proporción al número de inscritos en la categoría.

9-.HORARIOS:

Domingo día 6 de Noviembre:

08:00 - 09:00 Entrenos libres Clásicos.
09:00 - 09:30 Entrega motor y Parque cerrado Clásicos. (20 equipos maximo)
09:30 - 10:30 Verificaciones técnicas.
10:30 - 11:00 Entrenos oficiales cronometrados 2H Classicos.
11:00 - 13:00 Carrera Manga 1
13:00 - 15:00 Carrera Manga 2
15:15 - Entrega de premios

10-. PREMIOS:

El primero de los equipos de cada una de las categorías clasificados obtendrán un trofeo acreditativo.

El ganador de cada categoría obtendrá un coche exclusivo del campeonato.

Se entregará al ganador el certificado oficial de "Campeón de España Plafit Clásicos -2016".

11-. DERECHOS DEL ORGANIZADOR:

Modificar o Ampliar el reglamento mediante anexos publicados en el tablón oficial de la competición durante los días de la competición. Derecho de admisión de pilotos o espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa. Derechos sobre la publicidad de la carrera, así como el material escrito y audiovisual que de ella se extraiga con plena potestad sobre las copias. Los casos no reflejados en este reglamento quedan a criterio del comité deportivo de la prueba.

1/24 Clasicos

Actualizado día 28-10-2016 ver.7.3

La primera columna indica el apartado infringido. Todas ellas serán acumulables.

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

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 o volante en la bandeja habitáculo	2 vueltas / pieza faltante
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

1/24 Clasicos

Actualizado día 28-10-2016 ver.7.3

Faltas Graves

2.2	Parachoques anterior rebajado alterando su vista exterior	5 vueltas
2.3	Spoiler posterior fijado por debajo de la medida original	5 vueltas
2.3	Spoiler post. fijado con nº o ubicación de soportes diferente del original	5 vueltas
2.4	Ruedas no completamente visibles en vista lateral, en coches (*)	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
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
2.2	Piezas exteriores de la carrocería en Lexan	10 vueltas
3.3	Piezas accesorias no homologadas, de fibra de carbono	10 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
2.2	Carrocería de espesor inferior a 0,8 mm (resina o fibra)	No puntúa
2.2	Carrocería de material distinto al plástico (División III o VI)	No puntúa
2.3	Geometría paso de ruedas modificada	No puntúa

1/24 Clasicos

Actualizado día 28-10-2016 ver.7.3

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
2.2	Carrocería rebajada en espesor / aligerada (kit de plástico)	No puntúa
2.2	Carrocería de espesor inferior a 0,8 mm (resina o fibra)	No puntúa
2.2	Carrocería de material distinto al plástico (División III o VI)	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