

TROFEO CATALÁN DE RESISTENCIA CLÁSICAS 2014

Índice

Art. 1.- TÍTULO Y GENERALIDADES.	1
Art. 2.- PARTICIPANTES.	1
Art. 3.- INSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.	2
Art. 4.- DORSALES.	2
Art. 5.- HORARIOS.	3
Art. 6.- SEÑALES OFICIALES.	3
Art. 7.- ASISTENCIA EXTERIOR.	5
Art. 8.- ENTRENOS.	5
Art. 9.- COMPETICIÓN.	5
Art. 10.- PENALIZACIONES.	8
Art. 11.- CONDUCTA DURANTE la CARRERA.	9
Art. 12.- Puntuación / CLASIFICACIÓN de LOS PILOTOS.	9
Art. 13.- RECLAMACIÓN Y APELACIÓN.	10
Art. 14.- CHALLENGES.	10
Art. 15.- PUBLICIDAD.	10
ANEXO 1	11
FCM - NORMATIVA GENERAL 2014	14

Art. 1.- TÍTULO Y GENERALIDADES.

La Federación Catalana de Motociclismo convoca para este año el Trofeu Català de Resistència Clàssiques, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por la Normativa General de la FCM, de la RFME y de la FIM, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas (Anexos). Será disputado en las competiciones, fechas y circuitos que se señalen en el Calendario 2014.

Art. 2.- PARTICIPANTES.

2.1- Para participar se debe estar en posesión de la licencia Social Catalana o superior, o licencia Homologada.

2.2- Categorías: *VER ANEXO 1

<i>Categorías</i>	<i>Motocicletas fabricadas antes de o entre los años</i>
Clàssic 250 (250cc 2T - 350cc 4T)	el año 1980
Clàssic 500 (360cc 2T - 500cc 4T)	*el año 1980
*Clàssic 1000 (361cc 2T - 1000cc 4T)	el año 1980
Clàssic 24H (500cc 2T - 1200cc 4T)	años 1980 - 1986
Clàssic MCR (750cc 4 cilindros - 999cc 2 cilindros)	años 1987 - 1989

2.3- Mínimos: Toda categoría que no reúna un mínimo de 5 equipos inscritos y presentados en el circuito podrá ser fusionada por el Jurado con la categoría que considere oportuna.

2.4.1- Los equipos: Estarán formados por dos o tres pilotos (3 pilotos con inscripción suplementaria).

2.4.2- Los pilotos deben ser mínimo de 18 años de edad, y con un mínimo de 5 años sin participar en competiciones de alto nivel: FCM CCMV, RFME CEV, FIM GP, FIM SBK, etc.

2.4.3- El equipo tendrá una edad media igual o superior a los 35 años. Los equipos que no cumplan esta media de edad pueden participar en las competiciones con los siguientes condicionantes:

A- Su clasificación final en la carrera será válida.

B- Harán la recogida de sus premios en el pódium

C- Ningún componente del equipo, ni su Club puntuará en esta competición para este Trofeo Catalán Resistencia Clásicas 2014.

2.5- Trofeo femenino: Todas las pilotos inscritas en cualquier categoría participan automáticamente en el Trofeo y el Campeonato Catalán de Asfalto Femenino.

Art. 3.- INSCRIPCIONES / VERIFICACIONES. *VER ANEXO 1

***3.1- Inscripciones:** Según el Artículo 4 de la Normativa General de la Federación Catalana de Motociclismo. (Añadido al final de este reglamento).

***3.2.1- Verificación administrativa:** Según el Artículo 5 de la Normativa General de la Federació Catalana de Motociclisme.

***3.2.2- Importante:** Es la obligación de los pilotos comprobar que su inscripción en la categoría es correcta.

***3.2.3- Jefe de equipo:** Es obligatorio notificar quien es el responsable del equipo. Puede serlo un piloto u otra persona mayor de edad. El jefe de equipo debe ir acreditado como tal.

***3.3- Verificación técnica inicial:**

***3.3.1-** Se verificará que se cumpla con este reglamento deportivo y con el reglamento técnico de este Trofeo Catalán lo siguiente:

A- Las medidas de seguridad de la motocicleta.

B- La conformidad histórica de la motocicleta.

C- El equipamiento de los pilotos.

***3.3.2-** Cada equipo verificará un máximo de dos motocicletas, siempre de la misma categoría.

***3.3.3-** Sólo se proporcionará un "Transponder" por equipo inscrito.

***3.4- En caso de duda,** es el equipo de la máquina quien debe demostrar la conformidad de su motocicleta.

Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado son los únicos jueces para corroborar la conformidad de la motocicleta.

***3.5- Verificación técnica posterior** a la carrera o entrenos: Las motocicletas deben permanecer en el parque cerrado un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado indique. Se verifican de oficio las tres primeras clasificadas, más las que decida el Jurado de la Prueba. El desmontaje oportuno será realizado por los mecánicos del piloto (máximo dos). La negativa a desmontar significa la exclusión inmediata del piloto de la última carrera.






Art. 4.- DORSALES. *VER ANEXO 1

Según el Art. 6 de la Normativa General de la FCM * y el Reglamento Técnico de la categoría.

Art. 5.- HORARIOS.

- **BRIEFING/SESIÓN INFORMATIVA:** Antes de la celebración de los entrenos cronometrados es obligatorio asistir a un briefing. No asistir supone la penalización de salir en el último lugar de la parrilla de salida.
- **ENTRENOS CRONOMETRADOS:** Obligatoriamente deben hacerse 3 vueltas completas.
- **CARRERAS:** El tiempo previsto será de 3 horas.
- **ENTREGA DE TROFEOS:** Tendrá lugar lo más pronto posible una vez finalizada cada carrera.

Art. 6.- SEÑALES OFICIALES.

	<p>Bandera Nacional: Se agita como señal de salida de la carrera. Se muestra de abajo a arriba de modo que todos los pilotos puedan verla.</p>
	<p>Bandera a cuadros blancos y negros agitada: Fin de la carrera o de los entrenos. Se presenta en la línea de llegada a nivel de la pista. No está permitido realizar ninguna vuelta más, únicamente dirigirse a boxes. Si no es así el piloto será sancionado.</p>
	<p>Bandera amarilla inmóvil: Es mostrada como preaviso de una bandera amarilla agitada. Se debe ralentizar la marcha y está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra hasta llegar a altura de la bandera verde</p>
	<p>Bandera amarilla agitada: Indica que hay un peligro en la pista. Se debe ralentizar la marcha y estar preparados para detenerse. Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra hasta llegar a la altura de la bandera verde.</p>
	<p>En la parrilla, bandera amarilla inmóvil: indica la salida línea por línea En la parrilla, bandera amarilla agitada: En cada una de las líneas de la parrilla de salida, significa que la salida ha sido retardada.</p>
	<p>Bandera verde inmóvil: La pista está libre de peligro. Esta bandera también se presenta durante la primera vuelta de cada sesión de entrenos y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento. En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde se debe presentar inmóvil en el control siguiente.</p>
	<p>Bandera verde agitada: En el momento de salida de boxes, en este punto</p>
	<p>Bandera azul agitada: Indica a un piloto que va a ser doblado por otros pilotos. Debe salir de su trayectoria y permitir el paso de los pilotos que lo van a adelantar. Un piloto doblado no puede aprovechar para adelantar a otro doblado.</p>
	<p>Bandera azul a final de Pit-lane: Mostrada a pilotos que se incorporan a pista por la salida de boxes si otros pilotos se aproximan por la pista en ese momento.</p>

	<p>Bandera roja agitada: Los entrenos o la carrera están interrumpidos. Los pilotos deben volver a boxes lentamente. Bandera roja inmóvil a final de Pit-lane: La salida de boxes está cerrada. Si hubiera semáforo debe estar encendido el semáforo rojo.</p>
	<p>Bandera amarilla con franjas rojas inmóvil: Indica deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa diferente de la lluvia.</p>
	<p>Bandera blanca con cruz roja diagonal inmóvil: Marca que empieza a llover en esta parte de la pista.</p>
	<p>Bandera blanca: Presencia en la pista de un vehículo de intervención. Se presenta en todos los controles inmóvil. Allá donde se muestra agitada indica al piloto que el vehículo se encuentra en este sector de la pista. El adelantamiento entre pilotos está prohibido mientras dure la presencia de la bandera blanca. El vehículo de intervención puede ser adelantado.</p>
<p>Cartel de "SC"</p>	<p>Cartel de SC: Vehículo de seguridad. En caso de accidente se utiliza para neutralizar la carrera. Se muestra en todos los lugares de control junto con la bandera amarilla agitada. Está prohibido adelantar tanto a los demás participantes como al vehículo de seguridad.</p>
	<p>Bandera negra inmóvil: Destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto; se muestra conjuntamente con el dorsal blanco sobre fondo negro, y únicamente bajo la orden del director de Competición. El piloto con este dorsal debe parar en boxes al finalizar la vuelta en curso y no puede reemprender la marcha.</p>
	<p>Bandera negra con círculo naranja (Ø 40 cm.) inmóvil: Destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto, mostrada conjuntamente con el dorsal blanco sobre fondo negro. Informa al piloto con este dorsal que su motocicleta tiene problemas mecánicos que pueden ser susceptibles de constituir un peligro para sí mismo y/o para los demás participantes, y que debe abandonar la pista de forma inmediata.</p>
	<p>Bandera Negra y Blanca dividida en diagonal inmóvil: Señala una advertencia de conducta antideportiva por parte de un piloto; se presenta con el dorsal del piloto que haya mostrado un pilotaje antideportivo.</p>
	<p>Bandera blanca con cruz roja diagonal + bandera amarilla con franjas rojas, inmóviles: Indica que llueve en esta parte de la pista.</p>



Bandera a cuadros blancos-negros agitada y bandera azul inmóvil:

Se presenta en la línea de meta si uno o varios pilotos van delante del piloto cabeza de carrera cuando este pasa por línea de meta en la última vuelta. Si el piloto no ha estado doblado debe realizar su última vuelta y pasar la bandera a cuadros

Art. 7.- ASISTENCIA EXTERIOR.

7.1- Queda prohibida toda asistencia exterior durante la competición, excepto si se lleva a término con el propósito de garantizar la seguridad y por un comisario designado por la organización. La sanción por incumplir esta norma es la exclusión.

7.2- Los pilotos pueden entrar y salir de boxes las veces que precisen, siendo el único lugar autorizado para recibir asistencia de los mecánicos.

7.3- Durante los entrenos cronometrados, la consulta entre corredores y los miembros de sus equipos está limitada a la zona de Pit-lane, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de otros corredores. No puede pararse voluntariamente en la pista.

Art. 8.- ENTRENOS. *VER ANEXO 1

8.1- Se convocan un mínimo de dos sesiones oficiales de un mínimo total de 40 min..

8.2- El mejor tiempo conseguido por cada uno de los equipos en la tanda o tandas de entrenos cronometrados se utiliza para distribuir la parrilla de salida de la carrera.

8.3- En caso de igualdad en tiempo se tienen en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

*

Art. 9.- COMPETICIONES.

9.1- Carreras y duración: Se realizarán dos carreras de 3 horas.

9.2- Orden de salida: Se establece según los resultados de los entrenamientos oficiales cronometrados.

9.3- Parrilla: La salida es tipo Le Mans. Sólo pueden ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas.

9.4- Procedimiento de Salida: La obertura del Pit-lane será 15 minutos antes de la salida. Una vez accedido a la pista un piloto no puede quitarse ningún elemento de protección (casco, guantes, botas...) bajo pena de sanción.

9.5- Vuelta de reconocimiento: Todos los pilotos salen ordenadamente y realizan una vuelta completa al circuito, situándose en su posición de la parrilla y parando el motor inmediatamente. Un piloto puede recibir el apoyo en la parrilla de salida como máximo de 2 mecánicos y 1 acompañante, siempre acreditados.

La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Hasta el cierre del Pit-lane se puede acceder a la parrilla por el lugar indicado por los oficiales de carrera.

No están permitidos en parrilla los calentadores de neumáticos, ni ningún cambio de ruedas.

9.6- Cierre de Pit-lane: 5 minutos antes de salida.

3 minutos antes de la salida todos los acompañantes se dirigirán al Pit-lane o zona de público excepto 1 mecánico y 1 piloto por equipo.

9.7.1- Pancarta 1 minuto y Motores en marcha: El piloto que toma la salida se coloca al lado opuesto de la pista frente a su motocicleta, justo en la línea que limita este lado del circuito.

9.7.2- Motores en marcha (1 minuto): El segundo piloto y el mecánico arrancan la moto. Una vez en marcha la colocan en su punto original de salida, quedándose un único miembro por equipo aguantando la moto y en caso necesario el acelerador.

Este procedimiento no puede durar más de 30 segundos. Si en estos 30 segundos no se ha podido poner en marcha, igualmente debe ser colocada en el punto original de salida rápidamente. (Se enseñará la pancarta de 30 segundos).

9.8- Pancarta de 30 segundos: Todas las motocicletas deben estar colocadas en su punto de salida y con el motor en marcha. Durante este procedimiento de salida está prohibido empujar la motocicleta. Si el motor se para antes o en el momento de salir, ni el piloto que toma la salida ni el ayudante podrán hacerlo. El auxiliar que aguanta la moto no puede sobrepasar la línea del lado de la pista donde se halla.

9.9.1- Salida: En el momento que el Director de carrera considere oportuno da la salida, levantando y agitando la bandera nacional catalana. Cada piloto corre hasta su motocicleta y comienza la carrera.

9.9.2- Cuando el Director de Carrera considere que todos los participantes sin problemas han abandonado la línea de salida, levanta una bandera verde (más una señal acústica), y autoriza entonces a los equipos que no han podido arrancar a intentar poner en marcha las motocicletas. Pasados 30 segundos la dirección de carrera levanta una bandera roja (más una señal acústica) indicando a los equipos que no hayan podido poner en marcha su motocicleta la obligatoriedad de dirigirse inmediatamente al pit-lane, bajo el control y la ayuda de los comisarios de boxes. Una vez resuelto el problema, podrán tomar la salida retardada desde el pit-lane, únicamente cuando señale el semáforo luz verde.

9.9.3- El Pace-Car y un Safety-Car con médico a bordo, irán detrás de los corredores durante la primera vuelta.

9.9.4- Los pilotos que hayan hecho la salida retardada podrán adelantar a los vehículos de seguridad con precaución durante esta vuelta.

9.10- Anticipación en la salida: En el momento de la salida se sancionará a un piloto si está en movimiento o no se halla al lado opuesto de la pista frente a su moto.

9.11.1- Neutralización de la carrera: Si durante la carrera se produce cualquier incidente (condiciones atmosféricas, accidente grave u otras causas) que comprometa la seguridad, o haga imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera puede decidir la neutralización usando un Safety Car (vehículo de seguridad). El Safety Car se incorporará al circuito siempre desde la salida del pit-lane, sin importar donde se encuentre el líder de la carrera. A partir de la entrada de este vehículo, en todos los lugares de control se muestra una bandera amarilla y el cartel con la indicación "SC". Todos los pilotos se alinean detrás del vehículo de seguridad. Está prohibido cualquier adelantamiento.

9.11.2- Durante la intervención del Safety Car, las motocicletas en carrera pueden parar en sus boxes, pero sólo pueden volver a la pista en los espacios de tiempo en que a final de pit-lane el semáforo señale luz verde. (Sólo permanecerá en verde por breves instantes --unos 10 segundos-- después del paso del último participante que se halle en la fila detrás del Safety Car).

9.11.3- Cuando el Director de carrera considere que las causas que han originado la neutralización están solucionadas, ordena retirarse al Safety Car. Los pilotos no pueden hacer adelantamientos hasta sobrepasar por primera vez la línea de salida. Todas las

vueltas cubiertas mientras el vehículo de seguridad está en pista cuentan para la clasificación de la carrera.

9.12- Detención de una carrera:

9.12.1- El Director de la carrera conjuntamente con el Jurado y por causas de fuerza mayor, pueden parar prematuramente la carrera.

9.12.2- Situaciones de parada de carrera:

- Si es parada antes de la 5ª vuelta, comienza una nueva carrera con la misma parrilla.
- Si se detiene a partir de la 5ª vuelta y antes de las 2 horas de carrera se realizará una nueva salida con nuevas posiciones de parrilla según la clasificación de carrera la vuelta antes que la bandera roja se muestre. Únicamente se tendrán en cuenta las vueltas realizadas.
- En ambos casos la carrera finalizará la hora prevista de la primera salida.
- Si se para en el transcurso de la última hora de carrera, la carrera se dará por finalizada en el último paso por meta de todos los equipos en pista.

Si la carrera es detenida, los pilotos se dirigen directamente al pit-lane o al parque cerrado. La nueva salida se dará lo más pronto posible. En caso de darse por acabada la carrera los pilotos clasificados deben entrar en el parque cerrado por sus propios medios y durante los 3 minutos siguientes a la presentación de bandera roja.

9.12.3- El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos a los que considere responsables de la detención de la manga.

9.13- Medios de propulsión: Durante la carrera, las motocicletas sólo se pueden desplazar por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

9.14- Entradas a Pit-lane y circulación: Cuando los participantes circulen por el Pit-lane, y por motivos de seguridad, no pueden superar **la velocidad máxima de 40 Km/h** en todos los casos: relevos, aprovisionamientos de carburante o reparaciones.

9.15- Relevos: La duración en pista de cada relevo es como máximo de 60 minutos. El descanso mínimo de un piloto será la mitad del tiempo que haya estado en pista. Los relevos de pilotos únicamente pueden realizarse delante del BOX. En caso de accidente otro piloto del equipo puede ir caminando y hacer el relevo. En caso de avería el tiempo no cuenta como pilotaje. No es necesario parar el motor para hacer los relevos.

9.16- Aprovisionamiento de carburante: Es obligatorio hacer el aprovisionamiento en la zona indicada. Siempre estará el motor parado y la moto sobre el caballete o soporte. El piloto debe estar fuera de la moto. No se puede realizar mediante el cambio de depósito. Únicamente pueden intervenir 2 personas y están obligadas a usar ropa ignífuga o equipamiento de pilotos. En ningún caso se puede realizar ningún otro trabajo de mantenimiento o reparación simultáneamente a la operación de reponer gasolina, bajo pena de exclusión. Sólo pueden realizarse operaciones de limpieza.

9.17.1- Fin de carrera: Se indica con bandera a cuadros blancos y negros agitada al paso del piloto situado en primera posición. Todos los pilotos deben hacer una vuelta completa al circuito sin pararse bajo ningún concepto, dirigiéndose a boxes o al parque cerrado, donde los mecánicos deben llevar el caballete para dejar las motocicletas.

9.17.2- Para finalizar la carrera se debe pasar bajo la bandera a cuadros durante los 5 minutos posteriores al primer clasificado. Para entrar en la clasificación se deben haber realizado un mínimo del 75% de las vueltas del primer clasificado.

Art.10- PENALIZACIONES: *VER ANEXO 1

10.1- Corresponde al Jurado o a propuesta del Director de carrera imponer las sanciones.

10.2- La aplicación de sanciones cometidas por los pilotos participantes o miembros de los equipos, así como para determinar la gravedad de las mismas se rige por el presente reglamento deportivo y técnico o superiores, de la F.C.M., R.F.M.E., F.I.M.

10.3- Las sanciones aplicables pueden ser: Advertencias, descuento de vueltas de carrera, exclusión, desclasificación, etc.

10.4- Descripción de penalizaciones:

***Advertencia-** Advertencia verbal del Jurado a un piloto o equipo.

***Stop & Go-** Obligación de entrada de la moto en Pit-lane realizando una parada en el punto indicado por la organización y marchando inmediatamente, esta prohibido realizar cualquier otro trabajo (relevos, reparación....).

***Pit-Stop-** Obligación de entrada de la moto en Pit-lane realizando una parada en el punto indicado por la organización y deteniéndose el tiempo indicado (entre 5 y 30 segundos), * está prohibido realizar cualquier otro trabajo (relevos, reparación....).

***Vueltas-** Se restan de la clasificación las vueltas penalizadas, lo antes posible.

***Exclusión-** El piloto o equipo recibe la prohibición de continuar la carrera.

*** 10.5- Tabla básica de penalizaciones:**

Infracción	Sanciones	Reincidencia	
Adelantar con señales de peligro	1 pit stop	X-Vueltas	Exclusión
No hacer caso de la bandera negra / círculo naranja	3 vueltas	Exclusión	
No respetar la bandera roja	Exclusión		
No respetar el semáforo de Pit Lane	3 vueltas	Exclusión	
No respetar la bandera azul	Advertencia	3 vueltas	Exclusión
No superar los controles médicos	Exclusión		
Cambio de piezas no autorizadas	3 vueltas		
No superar las verificaciones administrativas	Exclusión		
No presentarse a las Verificaciones Técnicas	Exclusión		
Conducta antideportiva	Advertencia	Exclusión	
Circular en sentido inverso al de carrera	Exclusión		
Abandonar la motocicleta	Advertencia	Exclusión	
No respetar el límite de velocidad en los viales	1 vuelta	Exclusión	
Tener 2 motos en pit lane	1 vuelta		
No respetar el límite de velocidad en pit lane	Advertencia	1 pit stop	X-Vueltas
Más de 5 personas en el pasadizo de señalización	Advertencia	1 pit stop	X-Vueltas
Incumplir los tiempos de relevos	1 vuelta por cada 10% o fracción		
Poner gasolina sin parar el motor	2 vueltas	4 vueltas	
Poner gasolina fuera de las zonas asignadas	2 vueltas	Exclusión	
No asistir al briefing pre carrera	Ultima posición a la parrilla de salida		
No mantener el orden y limpieza en pit lane y box	Advertencia	2 vueltas	
Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida	1 pit stop		
Recibir ayuda no autorizada en la salida	1 pit stop		
Miembro del equipo que pise la pista después de dar bandera de salida	1 pit stop		
Adelantar al Safety Car durante las neutralizaciones	4 vueltas	Exclusión	
Adelantar o no circular en línea tras el Safety Car	1 pit stop	4 vueltas	
No ingresar la motocicleta en parque cerrado	Exclusión		
No poner a disposición de los Comisarios Técnicos los medios y/o mecánicos en un plazo de 30 minutos tras la finalización de la carrera	Exclusión		

10.6- El Jurado de la prueba tiene el derecho de interpretar el reglamento con la voluntad de los artículos que contenga, y la capacidad de endurecer o atenuar las sanciones contempladas en función de los condicionantes a su propio criterio.

10.7- Toda sanción puede ser impuesta al equipo en conjunto, o bien al piloto individualmente.

10.8- Toda sanción será comunicada inmediatamente al Jefe del Equipo.

Art. 11.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA.

11.1.1- Los pilotos deben obedecer las indicaciones de los oficiales.

11.1.2- Los pilotos se deben comportar de manera responsable que, deliberadamente, no represente peligro para los demás pilotos y oficiales, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.

11.1.3- Todos los pilotos, así como sus acompañantes (mecánicos, familiares, etc.) deben tener un comportamiento correcto con los demás pilotos, cargos oficiales y público en general.

11.1.4- Los corredores únicamente pueden circular por la pista y por la zona de boxes. Todo corredor que salga de la pista sólo puede volver a la misma, con extremo cuidado, por el mismo lugar por donde la ha abandonado y, en caso de imposibilidad, por el punto más próximo a donde ha salido. La sanción por el incumplimiento de esta norma será la exclusión. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

11.1.5- Si un corredor tiene problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenos o de la carrera, debe abandonar la pista y poner su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales. En ningún caso intentará proseguir por la pista para llegar a la zona de boxes.

11.2.1- Está terminantemente prohibido ir en sentido contrario al del circuito.

11.2.2- Está prohibido parar en pista en el transcurso de los entrenos y carrera.

11.3- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta debe ir provisto de la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).

11.4- Únicamente el piloto puede pilotar la motocicleta de competición.

11.5- Los mecánicos o señalizadores deben tener especial cuidado de no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con notas no dirigidas a su piloto.

11.6- Está totalmente prohibido fumar en la parrilla, Pit-lane y boxes.

Art. 12.- PUNTUACIÓN / CLASIFICACIÓN DE LOS PILOTOS.

12.1- Cada carrera puntuará individualmente para la clasificación general final.

En cada carrera se concederán puntos a los pilotos clasificados según la siguiente escala para cada una de las categorías.

1º Clasificado	25 puntos	9º Clasificado	7 puntos
2º Clasificado	20 puntos	10º Clasificado	6 puntos
3º Clasificado	16 puntos	11º Clasificado	5 puntos
4º Clasificado	13 puntos	12º Clasificado	4 puntos
5º Clasificado	11 puntos	13º Clasificado	3 puntos
6º Clasificado	10 puntos	14º Clasificado	2 puntos
7º Clasificado	9 puntos	15º Clasificado	1 punto
8º Clasificado	8 puntos	Hasta el último clasificado	1 punto

En caso de empate en la clasificación final del campeonato se resolverá a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros lugares; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos lugares, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

12.2- Puntuación Copa, Trofeo o Campeonato:

Para que éste tenga validez, se deben celebrar y ser válidas, a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad las carreras programadas.

12.3- Trofeos y premios

En todas las competiciones puntuables el club organizador debe entregar, como mínimo, un trofeo a los tres primeros clasificados de cada categoría.

12.4- Trofeo femenino: Se realizará un pódium femenino según el cálculo de puntos del Campeonato Catalán de Asfalto. Puntuarán todas las pilotos femeninas que hayan finalizado la carrera. Más información en el artículo 10 de la Normativa general de la Federación Catalana de Motociclismo.

Art. 13.- RECLAMACIÓN Y APELACIÓN.

No se puede efectuar ninguna reclamación contra las decisiones del Jurado de la carrera, después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no) una sanción de:

- Penalización por adelantamiento a la salida.
 - En el caso de mostrarse la bandera negra con círculo naranja durante los entrenos o carrera.
 - Una descalificación en los entrenos o carrera por medio de la bandera negra.
- Cualquier reclamación deportiva, técnica o de apelación se realizará según el artículo 13 de la normativa general de la Federación Catalana de Motociclismo.

Art. 14.- CHALLENGES.

La participación de alguna Challenge privada puede incluir excepciones en el Reglamento Técnico y Deportivo.

Art. 15.- PUBLICIDAD.

Todos los participantes están obligados a reservar un espacio por poner publicidad de los patrocinadores de la copa, trofeo o campeonato. El lugar reservado será indicado en un anexo.

Si un participante no quiere aceptar la publicidad deberá abonar un recargo del 100% de la inscripción.

LA FCM SE RESERVA EL DERECHO DE MODIFICAR ESTE REGLAMENTO Y LO NOTIFICARÁ MEDIANTE ANEXOS NUMERADOS.

LA VERSIÓN EN CATALÁN DE ESTE REGLAMENTO, SERÁ CONSIDERADA A TODOS LOS EFECTOS COMO "LA VERSIÓN OFICIAL".

ANEXO 1

Art. 2.- PARTICIPANTES.

2.2- Categorías:

<i>Categorías</i>	<i>Motocicletas fabricadas antes de o entre los años</i>
Clàssic 250 (250cc 2T - 350cc 4T)	el año 1980
Clàssic 500 (360cc 2T - 500cc 4T)	el año 1986
Clàssic 1000 (Sup. 360cc 2T - 1000cc 4T)	el año 1980
Clàssic 24H (500cc 2T - 1200cc 4T)	años 1980 - 1986
Clàssic MCR (750cc 4 cilindros - 999cc 2 cilindros)	años 1987 - 1989

Art. 3.- INSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.

3.1- Inscripciones: Según el Artículo 4 de la Normativa General de la Federación Catalana de Motociclismo ([Leer al final de este reglamento pag.14](#)).

3.2.1- El número máximo de inscripciones admitidas por evento será de:

- Para el Circuito de Alcarràs, 47 serán los equipos admitidos en los entrenamientos y carrera.
- Para el Circuito de Calafat, 40 serán los equipos admitidos en los entrenamientos y carrera.

3.2.2- El número de inscripciones admitidas por evento se completara de la siguiente manera:

- En el Circuito de Alcarràs por estricto orden de recepción en la fecha de las mismas.
- En el Circuito de Calafat tendrán preferencia de inscripción, hasta diez días antes del evento, los equipos que tenga un mínimo de dos puntos en el Trofeo Catalán de Resistencia Clásicas 2014, una vez sobrepasada esta fecha, el resto de posibles inscritos se completara por estricto orden de recepción en la fecha de las mismas.

3.3- La Organización se reserva el derecho a incluir hasta un máximo de un 10% de inscripciones de oficio.

3.4.1- Verificación administrativa: Según el Artículo 5 de la Normativa General de la Federación Catalana de Motociclisme.

3.4.2- Importante: Es la obligación de los pilotos comprobar que su inscripción en la categoría es correcta.

3.4.3--Jefe de equipo: Es obligatorio notificar quien es el responsable del equipo. Puede serlo un piloto u otra persona mayor de edad. El jefe de equipo debe ir acreditado como tal.

3.5- Verificación técnica inicial:

3.5.1- Se verificará que se cumpla con este reglamento deportivo y con el reglamento técnico de este Trofeo Catalán lo siguiente:

- A-** Las medidas de seguridad de la motocicleta.
- B-** La conformidad histórica de la motocicleta.
- C-** El equipamiento de los pilotos.

3.5.2- Cada equipo verificará un máximo de dos motocicletas, siempre de la misma categoría.

3.5.3- Sólo se proporcionará un "Transponder" por equipo inscrito.

3.6--En caso de duda, es el equipo de la máquina quien debe demostrar la conformidad de su motocicleta.

Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado son los únicos jueces para corroborar la conformidad de la motocicleta.

3.7- Verificación técnica posterior a la carrera o entrenos: Las motocicletas deben permanecer en el parque cerrado un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado indique. Se verifican de oficio las tres primeras clasificadas, más las que decida el Jurado de la Prueba. El desmontaje oportuno será realizado por los mecánicos del piloto (máximo dos). La negativa a desmontar significa la exclusión inmediata del piloto de la última carrera.

Art. 4.- DORSALES.

Según el Art. 6 de la Normativa General de la FCM ([Leer al final de este reglamento pag.14](#)) y el Reglamento Técnico de la categoría.

Art. 8.- ENTRENOS

8.1- Se convocan un mínimo de dos sesiones oficiales de un mínimo total de 40 min..

8.2- El mejor tiempo conseguido por cada uno de los equipos en la tanda o tandas de entrenos cronometrados se utiliza para distribuir la parrilla de salida de la carrera.

8.3- En caso de igualdad en tiempo se tienen en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

8.4- La Organización se reserva el derecho a clasificar de oficio directamente para la carrera a tres equipos.

Art.10- PENALIZACIONES:

10.4- Descripción de penalizaciones:

10.4.1- Advertencia– Advertencia verbal del Jurado a un piloto o equipo.

10.4.2- Use Pit– Obligación de entrada de la moto en Pit-lane **realizando un pase sin parar e incorporándose de nuevo a la carrera, respetando en todos los casos el límite de velocidad de esta zona (40km/h)**, esta prohibido realizar cualquier otro trabajo (relevos, reparación....).

10.4.3- Stop&Go- Obligación de entrada de la moto en Pit-lane realizando una parada en el punto indicado por la organización y deteniéndose el tiempo indicado (entre 5 y 30 seg.), **respetando en todos los casos el límite de velocidad de esta zona (40km/h)**, está prohibido realizar cualquier otro trabajo (relevos, reparación..).

10.4.4- Vueltas– Se restan de la clasificación las vueltas penalizadas, lo antes posible.

10.4.5- Exclusión– El piloto o equipo recibe la prohibición de continuar la carrera.

10.5- Tabla básica de penalizaciones:

Infracciones	Sanciones	Reincidencia	Reincidencia
Adelantar con señales de peligro	Stop&Go	1 vuelta	Exclusión
No hacer caso de la bandera negra/círculo naranja	Stop&Go	1 vuelta	Exclusión
No respetar la bandera roja	Exclusión		
No respetar el semáforo de Pit-lane	2 vueltas	Exclusión	
No respetar la bandera azul	Use Pit	Stop&Go	1 vuelta
No superar los controles médicos	Exclusión		
Cambio de piezas no autorizadas	2 vueltas	Exclusió	
No superar las verificaciones administrativas	Exclusión		
No presentarse a las verificaciones técnicas	Exclusión		
Conducta antideportiva	Advertencia	Stop&Go	Exclusión
Circular en sentido inverso al de carrera	Exclusión		
Abandonar la motocicleta	Advertencia	1 vuelta	Exclusión
No respetar el límite de velocidad en los viales	Use Pit	1 vuelta	Exclusión
Tener 2 motos en el Pit-lane	1 vuelta		
No respetar el límite de velocidad en el Pit-lane	Advertencia	Use Pit	2 vueltas
Más de 5 personas en el pasillo de señalización	Advertencia	Use Pit	1 vuelta
Incumplir los tiempos de relevo	1 vuelta por cada 20% o fracción		
Poner gasolina sin parar el motor	2 vueltas	3 vueltas	
Poner gasolina fuera de las zonas asignadas	2 vueltas	Exclusió	
No asistir al Briefing pre-carrera	Ultima posición en la parrilla de salida		
No mantener orden y limpieza en Pit-lane y Box	Advertencia	Use Pit	
Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida	Stop&Go		
Recibir ayuda no autorizada en la salida	Use Pit		
Miembro del equipo no autorizado que pisa la pista después de dar bandera de salida	Use Pit		
Adelantar al Safety Car durante las neutralizaciones	3 vueltas	Exclusión	
No circular en línea detrás del Safety Car	Use Pit	1 vuelta	
No ingresar la motocicleta en parque cerrado	Exclusión		
No poner a disposición de los Comisarios Técnicos los medios y/o mecánicos en un término de 30 minutos después de finalizar la carrera	Exclusión		

4.- INSCRIPCIONES

Se deben formalizar ON LINE en la “Federació Catalana de Motociclisme” o bien el mismo día de la prueba durante las Verificaciones Administrativas, siempre y cuando el Club lo considere oportuno y no supere la capacidad de la carrera. El Club organizador podrá aplicar un incremento de hasta el 50 % más del precio establecido a los pilotos que se inscriban el día de la prueba.

Los derechos de inscripción serán los establecidos para cada especialidad y cada una de las clases.

Cualquier piloto inscrito en tiempo y manera a una carrera de “Campionat/Copa de Catalunya” y que no pueda asistir a la misma, deberá comunicarlo a la Federación Catalana de Motociclismo antes de las 13 horas del viernes de la semana de la carrera. En caso de no comunicarlo la inscripción quedará en poder del Club organizador, del cual dependerá su retorno.

TRAMITACIÓN DE LA INSCRIPCIÓN POR INTERNET

El plazo de inscripciones por INTERNET finalizará el JUEVES a las 23.59 Horas de la MISMA SEMANA de la CELEBRACIÓN de la PRUEBA.

Una vez dispongas de tu licencia (catalana o superior) ya puedes inscribirte en cualquier prueba puntuable para cualquier campeonato de Cataluña desde casa a través de Internet. Sólo debes seguir estos pasos.

Entrar a www.fcm.cat, apartado “Zona Privada”.

Una vez allí, debes acceder a tu área privada de piloto introduciendo tu DNI y contraseña.

Una vez estés en tu área privada, ir al apartado “Inscripcions a Proves” y acceder al apartado “Nova Inscripció” (nueva inscripción a hacer)

Una vez dentro, selecciona la licencia que quieres utilizar para realizar tu inscripción, y continuar.

Después de abre una nueva pantalla donde escogerás la prueba, la categoría y la marca de la moto. Después continuar.

Se abrirá una pantalla con el informe de la carrera y los datos añadidos por vosotros. Continuar, y empezad los trámites para realizar el pago de la inscripción.

Una vez realizado este último paso, ya podéis comprobar que la inscripción se ha realizado correctamente, consultando la lista de inscritos de la prueba.

5.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Durante las Verificaciones Administrativas se puede pedir cualquier documento oficial acreditativo de la persona a quien pertenece la licencia.

Toda acción sancionable de un acompañante, padre o tutor, dentro o fuera de la carrera, será aplicada a su piloto.

En las competiciones en las que se instale “transponder” a la motocicleta debe dejarse como fianza la cantidad de 50 € o la licencia, que se devolverán en el momento en que se entregue el aparato al equipo de cronometraje, acción de obligado cumplimiento para el piloto. El incumplimiento de esta norma puede comportar una sanción.

6.- DORSALES

A partir del momento en que se abran las inscripciones se pueden tramitar las mismas, y a la vez coger dorsal, teniendo en cuenta que:

- Los pilotos que tenían otorgado dorsal el año anterior y continúan en la misma categoría este año tienen preferencia para conservar este dorsal. Si otro piloto se lo cogiera, está obligado a cedérselo.
- Si un piloto tiene un dorsal otorgado en un Campeonato Superior al de Cataluña, -es decir, de España, de Europa o Mundial- podrá conservarlo en el “Campionat de Catalunya”.
- Los pilotos que regularmente asistan a las carreras conservarán el dorsal toda la temporada.
- Los dorsales del 1 al 3 quedan reservados a los pilotos que quedaron en esas posiciones en el Campeonato del año anterior y no cambien de categoría.