



REGLAMENTO DEPORTIVO

Copa Catalana de Resistencia 2024

Índice

Art. 1.- TÍTULO Y GENERALIDADES.

Art. 2.- PARTICIPANTES.

Art. 3.- PREINSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.

Art. 4.- DORSALES.

Art. 5.- HORARIOS.

Art. 6.- SEÑALES OFICIALES.

Art. 7.- ASISTENCIA EXTERIOR.

Art. 8.- ENTRENAMIENTOS.

Art. 9.- COMPETICIÓN.

Art. 10.- PENALIZACIONES.

Art. 11.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA.

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

Art. 13.- RECLAMACIÓN Y APELACIÓN.

Art. 14.- CHALLENGES.

Art. 15.- PUBLICIDAD.

Art. 16.- NORMATIVA DE SEGURIDAD.

Art. 1.- TÍTULO Y GENERALIDADES.

La Federació Catalana de Motociclisme convoca para el presente año la Copa Catalana de Resistencia 2024, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo y Técnico, por la Normativa General de la FCM 2024, por el de la RFME y el de la FIM, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas (Anexos). Se disputará a 2 carreras de 4 Horas, en los circuitos siguientes (para fechas ver calendario):

- 4H Circuit de Calafat
- 4H circuit a determinar

Art. 2.- PARTICIPANTES.

2.1- Para participar en el CCR los pilotos deben de estar en posesión de una licencia valida para 2024 Catalana FCM o la Homologada RFME, la licencia debe estar tramitada y en vigor, 10 días antes de la celebración de cada una de las carreras.

2.2- Categorías:

Grupo	Año	Categoría	Cilindrada / N Cilindros	Cilindrada / N Cilindros	Cilindrada / N Cilindros
Golden era	Comercializadas entre 2000 / 2003	SBK	4 cilindros. 750cc	2 cilindros. 1000cc	
		SSP	4 cilindros. 600cc	3 cilindros. 675cc	2 cilindros. 750cc
Modern	Comercializadas entre 2004/ 2024	SBK	4 cilindros. 1000cc	2 cilindros. 1200cc	
		SSP	4 cilindros. 600cc	3 cilindros. 675cc	2 cilindros. 750cc
Open	fuera de anteriores a partir del año 2000				

2.2.1-

Todas las categorías se dividirán en: **Pro Y: Amateur** (Todos los Equipos que efectúen el repostaje sin Jerry Cam)

2.5.1- Mínimos: Toda categoría que no reúna un mínimo de 3 equipos inscritos y presentes, podrá ser fusionada por el Jurado con la categoría que considere oportuna.

2.5.2- Los equipos: Estarán formados por un máximo de 4 Pilotos, el equipo puede sustituir a un piloto preinscrito hasta el acto de las Verificaciones Administrativas que finalizan el sábado de carrera a las 08:45 horas, este nuevo piloto debe estar en posesión de la licencia federativa correspondiente y pasar las Verificaciones Técnicas de su equipamiento de seguridad personal. Cualquier otra sustitución de piloto previa a la carrera, quedará condicionada a la decisión del Jurado de la misma.

2.5.3- Los pilotos deben tener un mínimo de 16 años de edad en SSP y 18 años de edad en SBK,

Art. 3.- PREINSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.

3.1.1- Las solicitudes de preinscripción se formalizarán con la entidad organizadora, a través de la web de la FCM www.fcm.cat

Debe rellenarse en la inscripción:

- Nombre del Equipo o Escudería y dorsal deseado.
- Nombre completo del Jefe de equipo, datos de contacto: teléfono y correo electrónico.
- Nombre completo de los pilotos, DNI, nº licencia, fecha de nacimiento y datos de contacto.

Categoría, marca, modelo, **cilindrada**, número de cilindros, año de fabricación, La falta de cualquier dato en el boletín o la ilegibilidad de los mismos, puede comportar la no aceptación de la preinscripción.

El precio de la inscripción es de 500 € por equipo hasta el martes anterior a la carrera, el miércoles i jueves anterior a la carrera hay un recargo del 25% y el mismo día de la carrera el recargo es del 100%.

3.1.2- Las preinscripciones quedan abiertas una vez se publique la carrera en el calendario de la FCM.

Se formalizarán siguiendo las instrucciones de este reglamento (3.1.1) y las específicas incluidas en el correspondiente Reglamento Particular.

Se cerrará una vez completado el número de equipos admitidos a los entrenamientos cronometrados oficiales en cada una de las carreras (3.2.1). El organizador una vez completada la lista de preinscritos, podrá abrir una lista de equipos en reserva.

3.1.3- La FCM se reservarán el derecho de suspender el evento si una vez superado el plazo de inscripción no hay el mínimo de equipos que permitan realizar la carrera.

3.2.1- El número máximo de preinscripciones de equipos admitidos por evento para participar en los entrenamientos oficiales y la carrera, será de:

- Para el Circuit de Alcarras, un máximo de 60 equipos.
- Para el Circuit de Calafat, un máximo de 48 equipos

3.2.2- El número de preinscripciones admitidas por evento se completará así:

- Por estricto orden de recepción en la fecha de las mismas

3.4- A las 10 horas del jueves anterior al día de celebración de la carrera, se publicará la lista definitiva de preinscritos a participar en los entrenamientos cronometrados oficiales.

3.5- Se podrán inscribir dos motocicletas de la misma categoría,

-Las dos con el mismo dorsal,

-Las dos pasaran verificaciones Técnicas,

-Se podrán entrenar con las dos, pero solo una podrá estar en pista

-Sera responsabilidad del Equipo, de que la que este en pista lleve el Transponder,

-Al final del entreno se comunicará que moto sale a Carrera, y la otra no podrá quedar en el Box

3.6- Si un Equipo no se clasificara para la carrera, NO tendrán derecho a recuperar el importe de la inscripción,

3.7.1- Verificación administrativa: Según el Artículo 5 de la Normativa General de la Federació Catalana de Motociclisme 2024.

3.7.2- Es obligación del equipo comprobar que los datos de su preinscripción son correctos.

3.7.3- Jefe de equipo: Cada equipo participante deberá nombrar a un Jefe de Equipo y comunicarlo a la Organización en el boletín de inscripción.

Ésta persona será la responsable del equipo ante la Organización y el Jurado a todos los efectos: verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones, etc. y estará identificado con una pulsera de color verde facilitada durante las Verificaciones Administrativas.

Entre otros, se le atribuyen las siguientes tareas:

- a) Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
- b) Asistir al Briefing pre-carrera.
- c) Comunicar la lista definitiva de pilotos.
- d) Comunicar los relevos que se efectúen mediante la Ficha de relevos.
- e) Comunicar los cambios de piezas, abastecimientos, etc.
- f) Firmar el acuse de recibo de los comunicados y sanciones.
- g) Presentar reclamaciones según procedimiento reglamentario.

3.8.1- Verificación Técnica inicial: Para poder pasar la Verificación Técnica, debe haber pasado las verificaciones administrativas.

Se verifica que se cumplan las normas técnicas que figuran en este Reglamento Deportivo i en el Reglamento Técnico de la Copa y el correspondiente Reglamento Particular.

- A-** Las medidas de seguridad de la motocicleta.
- B-** Conformidad técnica de la motocicleta.
- C-** El equipamiento de los pilotos.
- D-** El sistema y el equipamiento para las operaciones de repostaje.

3.8.2- Cada equipo puede verificar **dos** motocicletas,

3.9.1- En todos los posibles casos de duda técnica, el concursante (piloto o equipo) es quien debe demostrar documentalmente la conformidad de su motocicleta.

3.9.2- Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado, son los únicos jueces para corroborar la conformidad de las motocicletas.

3.10- Verificación Técnica posterior a la carrera o entrenamientos: Las motocicletas deben permanecer en el parque cerrado un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado indique. Se podrán verificar de oficio las tres primeras clasificadas, más las que decida el Jurado de la prueba. El desmontaje oportuno de los elementos a verificar será realizado por los mecánicos del equipo (máximo dos). La negativa a desmontar significa la exclusión inmediata del equipo de la clasificación final.

Art. 4.- DORSALES.

4.1- Según el Art. 6 Normativa General de la FCM 2024 y en el Reglamento Técnico de la Copa de Resistencia y el correspondiente Reglamento Particular.

4.2- El dorsal adjudicado a un equipo, será respetado durante toda la temporada.

4.3- Este dorsal es adjudicado al piloto o pilotos que continúen en el equipo original.

Art. 5.- HORARIOS.

5.1- Los horarios de las competiciones serán publicados 15 días antes de cada evento. Los horarios pueden ser modificados por el Organizador o el Jurado de la competición.

5.2.1- Verificaciones Administrativas y Técnicas: La Organización de la competición dispondrá de dos espacios en el circuito, donde se realizarán las correspondientes verificaciones previas.

5.2.2- Briefing / Sesión Informativa: En principio en todas las carreras el Briefing se convocará un Briefing y **es de obligada asistencia para todos los Participantes y los jefes de equipo**, la Organización puede realizar un control de firmas.

No asistir, supone la penalización de restar 2 vueltas a la clasificación final de la Carrera .

5.2.3- Entrenamiento Cronometrado: Un único entreno de 60'

Cada uno de los pilotos componentes de un equipo, debe realizar un mínimo de tres vueltas completas en el total de los entrenamientos cronometrados.

5.2.4- Carreras: El tiempo previsto de duración de las carreras en principio es de 4 horas, las salidas (a ser posible) están programadas a las 11:00 horas en cada una de las carreras

5.2.5- Durante el desarrollo de carrera, las detenciones que puedan producirse en los casos A y B (Artículo 9.14.2), el retraso máximo posible acumulado de la carrera, no puede ser superior a 30' minutos, todo tiempo total de retraso que supere esta cantidad, será descontado del total del tiempo restante al que estaba programada inicialmente la carrera.

5.2.6- Entrega de Trofeos: Tendrá lugar aproximadamente 15' después de dar por finalizada la carreras, en el pódium del circuito.

Art. 6.1- SEÑALES OFICIALES

	<p>Bandera Nacional: Se agita como señal de salida de la carrera. Se muestra de arriba a abajo, desde el centro de la pista de modo que todos los pilotos puedan verla.</p>
	<p>Bandera a cuadros blancos y negros agitada: Fin de la carrera o de los entrenamientos. Se presenta en la línea de meta a nivel de la pista. No está permitido realizar ninguna vuelta más, únicamente dirigirse a al Pit-lane. Si no es así el piloto será sancionado.</p>
	<p>Bandera amarilla "inmóvil": Se muestra como preaviso de una bandera amarilla. Se ha de ralentizar la marcha y está prohibido avanzar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la 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 pararse. Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde.</p>
	<p>Bandera verde "inmóvil": La pista está libre de peligro. Esta bandera también se presenta durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y durante las vueltas de reconocimiento y de calentamiento. En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde se presenta "inmóvil" en el control siguiente.</p>
	<p>Bandera verde "agitada": En el momento de la salida del Pit-lane. Una vez dada la salida, autorización para intentar arrancar de nuevo las motocicletas que hayan podido quedar paradas en la línea de salida, operación que no puede superar los 30 segundos.</p>
	<p>Bandera azul "agitada": Indica a un piloto que está a punto de ser doblado por otro/s piloto/s. Ha de salir de su trayectoria y permitir el paso de los piloto/s que le van a avanzar. Un piloto doblado no puede aprovechar esta señalización para adelantar a otro piloto doblado.</p>
	<p>Bandera azul al final de Pit-Lane: Se muestra en la salida del Pit-lane a los pilotos que van a salir, avisando de que otros pilotos se aproximan por la pista.</p>
	<p>Bandera roja "agitada": Los entrenamientos o la carrera están interrumpidos. Los pilotos deben volver a boxes lentamente. En la línea de salida, una vez dada la misma, comunicación del final del periodo de arranque de motocicletas paradas (si las hubiera), todas las motos no arrancadas deberán dirigirse inmediatamente al Pit-lane.</p> <p>Bandera roja "inmóvil" a final de Pit-lane: La salida de boxes está cerrada. El semáforo deberá estar encendido en rojo.</p>
	<p>Bandera amarilla con franjas rojas "inmóvil": Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa diferente a la lluvia.</p>
	<p>Bandera blanca con cruz roja diagonal "inmóvil": Empieza a llover en esta parte de la pista.</p>

	Bandera blanca: Presencia en la pista de un vehículo de intervención. Se presenta en todos los controles "inmóvil". Allí donde se muestre "agitada" indica a los pilotos que el vehículo se encuentra 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.
Cartel de "SC"	Cartel de SC: Vehículo de seguridad. En caso de accidente se utiliza para neutralizar la carrera. Se muestra en todos los puestos de control conjuntamente con la bandera amarilla "agitada". Está prohibido adelantar tanto al resto de participantes como al vehículo de seguridad.
	Bandera negra "inmóvil": Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto; se muestra conjuntamente en un panel con un número blanco sobre fondo negro y únicamente bajo la orden del Director de carrera. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso, no podrá retomar la marcha
	Bandera negra con círculo naranja "inmóvil": Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto; se muestra conjuntamente con un panel con su dorsal en blanco sobre fondo negro; informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que pueden ser susceptibles de constituir un peligro para él mismo y/o para el resto de los participantes y que debe abandonar la pista de inmediato.
	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.
	Bandera blanca con cruz roja diagonal + bandera amarilla con franjas rojas "inmóviles": Lluvia en esta parte de la pista.
	Bandera a cuadros blancos y negros "agitada" y bandera azul "inmóvil": Se presenta en la línea de meta cuando uno o varios pilotos van delante del piloto cabeza de carrera cuando éste pasa por línea de meta en la última vuelta. Si el piloto no ha sido doblado ha de hacer la 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 Pit-lane y Boxes las veces que consideren oportunas, siendo el Pit-lane el único lugar autorizado para recibir asistencia del equipo.

7.3- Durante los entrenamientos cronometrados y carrera, la comunicación entre los miembros de los equipos con sus pilotos está limitada a la zona de Pit-lane

7.4- Un piloto no puede pararse voluntariamente en pista delante de la zona de señalización, ya que esta acción puede perjudicar la seguridad de los otros corredores.

Art. 8.- ENTRENAMIENTOS.

8.1- Se convocan un mínimo de 1 sesiones oficiales con un mínimo total de 60 minutos.

8.2- Para componer el orden en la línea de salida, en caso de igualdad en tiempos, se tienen en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

8.3- La organización se reservará el derecho a poder clasificar de oficio directamente un equipo, si así lo considera oportuno.

8.4- El Jefe de Equipo informara del Piloto y color del brazalete que hará la salida.

Art. 9.- COMPETICIONES.

9.1- Carreras y duración: Se realizarán dos carreras de 4 horas.

9.2- Orden de salida: Se establece según el resultado del entrenamiento cronometrado.

9.3- Línea de salida: La salida es tipo Le Mans. Sólo pueden ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas para la carrera.

9.4- Procedimiento de Salida: La apertura del Pit-lane será 15 minutos antes de la salida y permanecerá abierto 5'. Una vez se accede a la pista el piloto no puede quitarse ningún elemento de protección, bajo pena de sanción (casco, guantes, botas).

9.5- Vuelta de reconocimiento: Todos los pilotos salen ordenadamente y podran realizan una vuelta completa al circuito, situándose en su posición en la línea de salida, parando el motor inmediatamente.

El Piloto que no desee hacer la vuelta de reconocimiento, podrá acceder ha a su ubicación empujando la moto por final de Pit-Lane

Un piloto puede recibir el apoyo en la parrilla de salida como máximo de 4 asistentes (piloto, mecánico, señalizador, etc.), siempre acreditados.

Hasta **6'** minutos antes de la salida, se puede acceder a la parrilla por el lugar que indiquen los oficiales de carrera.

Está permitido en la línea de salida, colocar calentadores, sin ningún tipo de alimentación o conexión, no se pueden realizar cambios de ruedas, ni cualquier tipo de repostaje.

9.6.1- Cierre de Pit-lane: 5' minutos antes de la salida. Desde este momento los motores permanecerán parados.

9.7.1- A **5'** minutos de la salida comienza el procedimiento de salida con la colocación de las pancartas de **5'** y **3'** sucesivamente.

9.7.2- Pancarta 3 minutos: El piloto que toma la salida se coloca en el lado opuesto de la pista delante de su motocicleta, justo en la línea que limita este lado del circuito.

9.7.3- Todos los asistentes del equipo se dirigirán a Pit-lane, excepto dos de ellos por equipo.

9.8.1- Pancarta 1 minuto: un único auxiliar por equipo se queda para aguantar la moto

9.9- Pancarta de 30 segundos: Todas las motocicletas con el motor parado, deben estar colocadas en su punto original de salida. El auxiliar sólo puede aguantar la motocicleta y en ningún caso entrará en pista,.

9.10.1- Salida: En el momento que el Oficial de salidas lo considere oportuno da la salida, levantando y agitando la bandera nacional Catalana. Cada piloto corre hasta su motocicleta la pone en marcha y sale. La persona que aguanta la moto ha de estar estática, en ningún momento podrá empujar la moto, bajo penalización de una vuelta.

9.10.2- Si el motor no se pusiera en marcha en el momento de salir, **en ningún caso**, el piloto que toma la salida, el auxiliar asistente en la misma o cualquier otro componente del equipo, pueden empujar la motocicleta, hasta que el Oficial de salidas muestre la bandera verde correspondiente, el incumplimiento de esta norma será considerada una infracción grave de seguridad y comportará una sanción.

9.11.1- Cuando el Oficial de salidas considere que todos los participantes sin problemas han abandonado la línea de salida, levantará una bandera verde (más una señal acústica), autorizando a los equipos, que no han podido arrancar, a intentar poner en marcha las motocicletas. Pasados 30 segundos el Oficial de salidas 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 a Pit-lane, bajo el control y ayuda de los comisarios de boxes. Desde el Pit-lane, y una vez resuelto el problema, podrán tomar la salida retardada, únicamente cuando el semáforo señale luz verde.

9.11.2- El Safety-Car con médico a bordo, irá detrás de las motos durante esta primera vuelta.

9.11.3- Los pilotos que hayan efectuado la salida retardada podrán en este **único** caso adelantar con precaución al vehículo de seguridad durante esta vuelta.

9.12- Adelanto de salida: Si en el momento de la salida un piloto está en movimiento o no se encuentra en el lado opuesto de la pista delante de su moto será sancionado.

9.12.1-Salida retrasada: Si hubiera algún problema que pudiera perjudicar la seguridad del inicio de la carrera, el Director de Carrera podría iniciar el procedimiento de salida retrasada de la siguiente forma.

Ondeando la bandera roja desde la casita del Starter.

Al mismo tiempo, también desde la casita del Starter se muestra un panel con las palabras "Salida Retardada"

El procedimiento de salida se reiniciará desde el cartel de un minuto que se mostrará cuando las condiciones de seguridad

d) Los pilotos NO completarán ninguna vuelta adicional de calentamiento.

e) Cualquier equipo que por su comportamiento sea responsable de causar una salida retrasada, será sancionado con un Stop & Go.

9.13.1- 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 utilizando un Safety-Car

El Safety-Car se incorporará al circuito siempre desde la salida del Pit-lane, sin importar donde se encuentra el líder de la carrera. A partir de la entrada de este vehículo, en todos los puestos de control se muestra un cartel con la indicación "SC" + Bandera amarilla. Todos los pilotos se alinean detrás del vehículo de seguridad Safety-Car, **todo adelantamiento está prohibido.**

9.13.2- Durante la intervención del Safety-Car, las motocicletas en carrera pueden pararse en sus boxes, pero sólo pueden volver a la pista en los espacios de tiempo en los que el semáforo de final de Pit-lane, señale luz verde. Sólo estará en verde durante 10 segundos después del paso del último participante que esté en la fila detrás del Safety-Car.

9.13.3- Cuando el Director de carrera considere que las causas que han originado la neutralización están solucionadas, ordena retirarse al Safety-Car, este colocara los warnings. Los pilotos no pueden hacer adelantamientos hasta sobrepasar por primera vez la línea de salida. Todas las vueltas completas cubiertas mientras el vehículo de seguridad está en pista cuentan para la clasificación de la carrera.

9.14.1- Detención de una carrera: El Director de la carrera conjuntamente con el Jurado y por causas de fuerza mayor, pueden detener prematuramente la carrera.

9.14.2- Situaciones de detención de carrera:

A- Si la carrera es detenida antes de la 2a vuelta, los pilotos en pista deben ralentizar la marcha y dirigirse con precaución directamente al Pit-lane, una nueva salida se realizará lo antes posible y con las mismas posiciones de la salida original, en este caso, el tiempo de duración de la nueva carrera, será el mismo que el inicial previsto.

B- Si la carrera es detenida una vez completada la 2a vuelta y antes del 75% del total de la misma, los pilotos en pista deben ralentizar la marcha y dirigirse con precaución directamente al Pit-lane, se realizará una nueva salida lo antes posible, en el caso de que esta nueva salida no pueda realizarse antes de 30', en este supuesto, al tiempo restante de carrera le será restado el tiempo de exceso de estos 30' máximos preceptivos de paro. La nueva parrilla de salida se compondrá según la clasificación de carrera en la vuelta anterior a la que fue mostrada la bandera roja. A efectos de la clasificación final, únicamente se tendrán en cuenta las vueltas completas realizadas. **C-** Si la carrera es detenida cuando ya se ha cubierto el 75% del tiempo total de la misma, se mostrará bandera roja, los pilotos en pista deben ralentizar la marcha y dirigirse con precaución directamente al **Parque Cerrado**, todas las motocicletas deben entrar en el Parque Cerrado durante los **6 minutos** siguientes a la presentación de bandera roja, incluidas las que están siendo asistidas en el Pit lane. La carrera se dará por finalizada y la clasificación final se realizará en base a las posiciones de todos los participantes en la vuelta completa anterior a la que fue mostrada bandera roja.

9.14.3- El Director de la carrera puede proponer al Jurado de la misma, la exclusión de uno o varios pilotos, a quienes pueda considerar responsables de la detención de la carrera.

9.15- 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, con la excepción de los rescates por parte de la Organización.

9.16- Entradas a Pit-lane y circulación: Cuando los participantes circulen por el Pit-lane, deberán respetar la salida y entrada de otros participantes de su zona de trabajo, por motivos de seguridad no se puede circular con el motor en marcha en sentido contrario al habitual ni superar la velocidad máxima de 40Km hora en todos los casos, ya sea para efectuar relevos, repostajes o reparaciones, sobrepasar estas velocidades comportará una penalización.

9.17. Relevos: Los cambios de Piloto han de ser notificados al Comisario de Relevos, indicando el Piloto que entrara y color del brazalete

9.17.2- La duración en pista de cada relevo será de como máximo de 120'

9.17.3- Los relevos de pilotos únicamente se pueden realizar delante de su box o zona de trabajo. En caso de accidente, otro piloto del equipo (totalmente equipado) y con la **autorización de Dirección de Carrera**, puede hacer el relevo en los viales de servicio del circuito.

9.17.4- En caso de avería en pista o de detención en su zona de trabajo, el tiempo transcurrido no cuenta como tiempo de pilotaje (relevo).

9.17.5- Es necesario parar el motor para hacer relevo.

9.18.1- Repostaje de carburante (ver versión completa en el Art. 2.5 del Reglamento Técnico): Las operaciones de repostaje de gasolina deben realizarse en la zona indicada, habitualmente delante del box o en su zona de trabajo correspondiente del Pit-lane.

9.18.2- La reserva máxima de combustible permitida por equipo en su box o zona de trabajo, es de 72 litros (incluido el carburante almacenado en el tanque de repostaje).

9.18.3- A la llegada de la motocicleta para realizar la operación de repostaje, el motor estará siempre parado y la moto sobre un caballete o soporte. El piloto bajo ningún concepto permanecerá sobre la motocicleta.

9.18.4- La gasolina se transvasa entre el tanque de llenado y el depósito de la motocicleta, utilizando únicamente la fuerza de la gravedad, no se autoriza ningún sistema de presión.

9.18.5- Se recomienda el Jerry Cam,

En caso de no usar un bidón de gasolina tipo Jerry Cam, que es el caso de la Categoría Amateur, se usará un sistema que sea seguro, ya que dispondrá obligatoriamente de 3' para el llenado del depósito.

9.18.6- Cada equipo participante deberá disponer de un extintor propio, en su zona de repostaje, de polvo de clase B o C como mínimo y de entre 4 a 6 kg, homologado, con su certificado de revisión actualizado y en plena carga. Un miembro del equipo se hará cargo del extintor cada vez que se manipulen carburantes en cualquier parte del circuito, en trasvases de gasolina al tanque de llenado (Jerrycan), operaciones de repostaje, etc.. Solo dos equipos de una misma Escudería inscritos como tal en la carrera, pueden compartir un extintor.

-El extintor se presentará en la verificaciones Técnicas para su marcaje, el no presentarlo podrá conllevar el no pasar la Verificaciones

9.18.7- Únicamente puede intervenir el repostador y está obligado al uso de mono y sotocasco homologada como ignífuga, gafas de ajuste completo o casco integral, guantes y botas cerrado ignífugo o de piel, el equipamiento completo de piloto, está autorizado.

Si la operación de repostaje la realiza un piloto (el repostador), en ningún caso una vez finalizado este repostaje podrá ser el mismo piloto quien reinicie la carrera.

9.18.8- En ningún caso se pueden realizar otros trabajos de mantenimiento o reparación simultáneamente a la **operación de repostar gasolina**, el incumplimiento supondrá una sanción. Sólo pueden realizarse operaciones de limpieza, en el caso de derrame de la gasolina.

9.18.9- Media hora antes del inicio de los entrenamientos cronometrados hasta media hora antes del inicio de la carrera, los Comisarios Técnicos verificarán la corrección de todos los elementos y materiales utilizados en las operaciones de repostaje.

9.19.1- Fin de carrera: Será indicado con banderas de cuadros blancos y negros "agitada", al paso del piloto situado en la primera posición de la general, una vez cumplido el tiempo previsto para el desarrollo de la carrera. Sobrepasada la bandera a cuadros, todos los pilotos deben ralentizar la marcha y hacer una vuelta completa al circuito sin detenerse y dirigiéndose directamente al **Parque Cerrado**, los mecánicos deben llevar el caballete para poder dejar depositadas las motocicletas en el mismo.

9.19.2- Condiciones para que un equipo pueda ser clasificado al finalizar de la carrera: Toda motocicleta en pista debe pasar por sus medios propios bajo la bandera a cuadros, durante los 6 minutos posteriores al paso del primer clasificado. Todo Equipo que realice el 75% de la Carrera estará clasificado

Art.10- PENALIZACIONES:

10.1- Corresponde al Jurado a propuesta del Director de la 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 Reglamento Particular de la carrera, el presente Reglamento Deportivo y Técnico o en caso necesario en otros Reglamentos o Códigos de la F.C.M., R.F.M.E., F.I.M..

10.3- Las sanciones aplicables pueden ser: advertencias, descuento de vueltas, posiciones o tiempos de carrera, detenciones temporales, exclusión, desclasificación, etc..

10.4- Descripción de penalizaciones:

10.4.1- Advertencia- Verbal y/o por escrito del Jurado a un piloto o equipo.

10.4.2- Detenciones temporales -Stop&Go- Obligación de entrar la motocicleta al Pit-lane realizando una parada el tiempo que estime el Jurado y en el punto indicado por la Organización (de entre 1 y 30 segundos), respetando en todos los casos el límite de velocidad en esta zona (60 km/h), estando prohibido realizar cualquier otro trabajo en esta entrada en el Pit-lane (relevé, repostaje, reparación,...).

10.4.3- Posiciones, Tiempo o Vueltas – Se restan de los tiempos en los entrenamientos, las posiciones en la línea de salida o clasificación de carrera, el tiempo, la posición o las vueltas correspondientes penalizadas, la Organización lo aplicará lo más pronto posible.

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

10.4.5- Desclasificación – El piloto o equipo es retirado de la clasificación final.

10.5- Tabla básica de penalizaciones:

10.5.1- No pararse de inmediato en los viales de servicio o no entrar en el Pit- lane tras ser mostrada la bandera negra con circulo naranja acompañada de un panel negro "Stop" con el dorsal en blanco al paso del piloto con la motocicleta del dorsal indicado:

- Tras el paso de la 1a vuelta: Penalización de 2 vueltas. - A partir de la 2 vuelta: Exclusión.

Infracción	Sanciones	Reincidencia	Reincidencia
Adelantar con señales de peligro	Stop&Go 20"	1 vuelta	Exclusión
No respetar la bandera roja	Exclusion		
No respetar el semáforo de Pit-lane	2 vueltas	Exclusión	
No respetar la bandera azul	Stop&Go 10"	Stop&Go 20"	1 vuelta
No superar los controles médicos	Exclusion		
Cambio de piezas no autorizadas	2 vueltas	Exclusión	
No superar las verificaciones administrativas	Exclusion		
No presentarse a las Verificaciones Técnicas	Exclusión		
Conducta antideportiva	Advertencia	Stop&Go 30"	Exclusión
Circular en sentido inverso al de carrera	Exclusión		
No parar de inmediato tras ser mostrada a un piloto la bandera negra con circulo naranja	+1a vuelta 2 vueltas P.	+2a vuelta Exclusión	
No en entrar Pit-lane tras ser penalizado con un "Stop&Go"	-3 vueltas Advertencia	+3V +30" "Stop&Go"	+5V 1 vuelta por paso
Circular con el motor en marcha en sentido inverso, en el Pit-Lane	Exclusión		
Tener dos motos durante la Carrera, en el Box, o en Pit-Lane	2 vueltas	Exclusion	
Abandonar la motocicleta	Advertencia	1 vuelta	Exclusión
No respetar el límite de velocidad en los viales	Stop&Go 10"	1 vuelta	Exclusión
Tener 2 motos en Pit-lane en carrera	2 vuelta		
No respetar el límite de velocidad en Pit-lane	Advertencia	Stop&Go 10"	Stop&Go 20"
Más de 3 personas en el pasillo de señalización	Advertencia	Stop&Go 10"	1 vuelta
Incumplir los tiempos de relevos	1 vuelta per cada 20% o fracción		
Incumplir cualquier norma en los repostajes	2 vueltas	3 vueltas	Exclusión
Poner gasolina fuera de las zonas asignadas	2 vueltas	Exclusión	
No asistir al Briefing o no firmar su conocimiento	Ultima posición en la parrilla de salida		
No mantener el orden y limpieza en Pit-lane y box	Advertencia	Stop&Go 20"	
Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida	1 vuelta		
Recibir ayuda no autorizada en la salida	2 vuelta		
Adelantar al Safety-Car durante les neutralizaciones	3 vuelta	Exclusión	
No circular en línea detrás del Safety-Car o adelantar a otro/s participante/s durante una neutralización	Stop&Go 20"	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 plazo de 30 minutos después de la finalización de la carrera	Exclusión		
Pisar la línea blanca de incorporación a pista en la salida de Pit-Lane	Advertencia	Stop&Go 10"	Stop&Go 20"

10.7- El Jurado de la prueba tiene el derecho de interpretar el reglamento con la voluntad de aplicar los contenidos de sus artículos y la capacidad de endurecer o atenuar las sanciones contempladas en función de los condicionantes a su propio criterio.

10.8- Toda sanción puede ser impuesta al equipo en conjunto, a un miembro del mismo o a un piloto individualmente.

10.9- Toda sanción será comunicada lo antes posible al Jefe de equipo, entrando en vigor una vez comunicada.

Art. 11.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA.

11.1.1- El Respeto hacia los demás pilotos

11.1.2- Los pilotos deben respetar y obedecer las indicaciones de los Oficiales.

11.1.3- Los pilotos deben comportarse de una manera responsable y que deliberadamente no represente ningún peligro para los otros pilotos, oficiales, equipos o público en general, tanto en la pista como en el Pit-lane, en el Paddock o en cualquier instalación o lugar del circuito antes, durante o después de la carrera.

11.1.4- En el Pit-lane no se puede circular en dirección contraria al sentido de la marcha habitual, solo en casos excepciones, un piloto podrá recular su motocicleta por el carril de trabajo, a motor parado y bajo el control de un Oficial de seguridad.

11.1.5- Todos los pilotos, así como sus acompañantes (equipo, familiares, etc...) deben tener un comportamiento correcto con otros pilotos, equipos, cargos oficiales o público en general.

11.1.6- Los pilotos únicamente pueden circular por la pista, viales de servicio o por el Pit- lane y bajo el control de los Oficiales de pista y Pit-lane.

11.1.7- Todo piloto que salga de la pista únicamente puede volver a la misma, con extremo cuidado y sin que el estado de su motocicleta pueda representar ningún peligro para el resto de los participantes, por el mismo lugar por donde la ha abandonado y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se ha producido la salida de la pista. La sanción por el incumplimiento de esta norma será la exclusión. Los oficiales de pista pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

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

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

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

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

11.4- Únicamente los pilotos pueden pilotar las motocicletas durante todo el evento.

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

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 del CCR.
En cada carrera se concederán los puntos a los pilotos clasificados, según la escala siguiente por cada una de las categorías:

Posición	Puntos
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

A partir de 16º clasificado hasta el último recibirán 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 puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos, 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 Catalana de Resistencia: Para que esta tenga validez, deben celebrarse y ser válidas, a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las carreras programadas.

12.3.1- Trofeos y premios: En todas las competiciones puntuables el club organizador deberá entregar:

Trofeo a los tres primeros Scratx de la Carrera

Trofeo a los tres Primeros de Golden era SBK,
SSP,
AMATEUR.

Trofeo a los tres Primeros de Modern SBK,
SSP,
AMATEUR.,

Trofeo a los tres Primeros de Open

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 adelanto a la salida.
- En el caso de mostrarse la bandera negra con círculo naranja durante los entrenamientos o carrera.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de bandera negra. - Ni contra el cronometraje.

Cualquier reclamación deportiva, técnica o de apelación se realizará según el artículo 13 de la normativa general de la Federació Catalana de Motociclisme 2024.

Art. 15.- PUBLICIDAD.

Será obligatorio a todos los participantes reservar un espacio para poner publicidad de los patrocinadores de la carrera, 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.

Art. 16.- NORMATIVA DE SEGURIDAD.

CASC



- Casc homologat segons la normativa ECE 22.05 (vàlida fins a finals del 2025) i ECE 22.06 (obligatori a partir del gener del 2026).
- Casc en bon estat i degudament cordat.
- No està permès dur càmeres o altres elements de comunicació enganxats al casc.
- És obligatori dur el casc posat sempre que el pilot es trobi a la pista o conduint la moto.

EQUIPAMENT PROTECCIONS



- Botes d'alta resistència especials per a Velocitat.
- Guants resistents, amb protecció als dits i palmell.
- Granota de cuir homologada amb protecció a l'esquena, colzes, genolls, espatlla i pit.
- Prohibit dur pírcings, arracades, collarets o altres elements fixats al cos que puguin provocar ferides en cas d'accident.
- El pilot haurà de dur posat tot l'equipament descrit sempre que estigui conduint la moto, ja sigui en entrenaments, warm up, voltes de reconeixement o mànegues de cursa.

NORMATIVA SEGURETAT VELOCITAT 2024

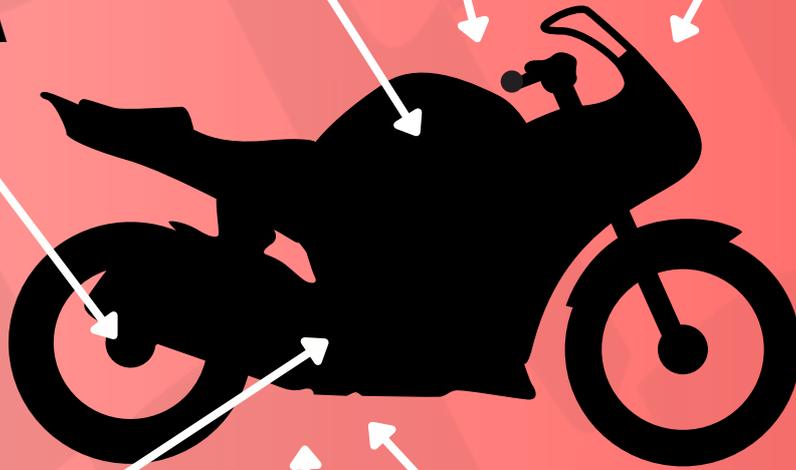
MOTO

MANETES AMB BOLA A L'EXTREM

ESCUMA EXPLOSAFE

CARENAT EN BON ESTAT

**PROTECTOR INFERIOR
DE CADENA**



**CARGOLS D'ESTANQUEÏTAT
D'OLI PRECINTATS**

**PROTECTOR DE PINYÓ
DE SORTIDA**

ESTREPS EN BON ESTAT

Serà obligatori l'ús de l'estora a l'hora d'estacionar, reparar o omplir el dipòsit de la moto. La part inferior de l'estora haurà de ser impermeable per evitar que qualsevol líquid pugui contaminar el sòl.



**LA INTERPRETACIÓ D'AQUEST REGLAMENT QUEDA A CRITERI DE LA
FEDERACIÓ CATALANA DE MOTOCICLISME.**

