

CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON

VELOCIDAD CLASICAS - 2015

Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:

La F.M.C.L. convoca para el presente año el Campeonato de Castilla y León de velocidad Clásicas, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la RFME y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

Artículo 2 – CATEGORIAS:

Junior - Sénior

Artículo 3 – CIRCUITOS

Las manifestaciones del Campeonato de Castilla y León de Velocidad Clásicas deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

3.1 Seguridad

Se actuara siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.

3.2 asistencias medicas

El Club organizador tiene la obligación de llevar como mínimo dos ambulancias con su personal sanitario, así como un medico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos.

Artículo 4 – INSCRIPCIONES:

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de los boletines facilitados por la FMCL.

Los precios y plazos están reflejados en el apartado de tarifas de la web.

Se aumentará en 15€ que se entregaran el día de la carrera como alquiler del circuito, si se alquila el día anterior, no se cobrara nada de alquiler.

Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA:

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derecha. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
- En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.

- Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo .
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 6 - PILOTOS:

Podrán participar en este campeonato todos los pilotos con licencia Nacional ó Regional de Castilla y León y pilotos con licencia homologada nacional de otras comunidades en sus diversas categorías.

Artículo 7 - TRANSPONDEDORES

La FMCL facilitará a todos los pilotos un transponder para el cronometraje de la competición, al finalizar la prueba el piloto tiene la obligación de devolverlo, en caso de pérdida tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

Artículo 8 – ENTRENAMIENTOS:

8.1 Entrenamientos

Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos de 20 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de cómo máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuara después de los entrenamientos cronometrados.

Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

8.2 Orden de la parrilla de salida en la competición

El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedara determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.

8.3 En caso de lluvia

Las carreras se declararan todas en mojado. El organizador puede suspender el tramo de tierra si lo considerase oportuno.

Artículo 9 - CARRERAS:

9.1 Zona de pre-parque

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá perdida de posición saliendo desde el box o pit lane.

9.2 Procedimiento de salida.

Se efectuará con el motor en marcha.

El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.

Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.

Se dará la salida subiendo una bandera nacional de abajo a arriba o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

9.3 Adelantamiento en la salida

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo. La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

9.4 Medios de propulsión

Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

9.5 Conducta durante la carrera

- Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
 - Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
 - Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.
- En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
 - Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
 - En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
 - Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
 - Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
 - Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
 - No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba)** y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
 - Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
 - Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
 - Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

- Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

9.6 Cambio de motocicleta

No está permitido el cambio de motocicleta

Artículo 10 – COMPETICIONES:

Las competiciones puntuables para el Campeonato de Castilla y León se desarrollarán a:
- Dos mangas de 10 minutos más dos vueltas para cada categoría.

Artículo 11 - DETENCIÓN DE UNA MANGA:

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida en no importa que momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.

Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

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

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Artículo 12 - ASISTENCIA EXTERIOR:

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas.

Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

Los mecánicos/ señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.

Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES:

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo los pilotos.
- Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).
- Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. (Prohibido adelantar).
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (Aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la Maniobra).
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo 038.7.2).

En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

Artículo 15 – RESULTADOS:

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

- a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor,
- a) No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

Artículo 16 – PUNTUACIONES:

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente:

1° - 25 puntos	6° - 10 puntos	11° - 5 puntos
2° - 20 "	7° - 9 "	12° - 4 "
3° - 16 "	8° - 8 "	13° - 3 "
4° - 13 "	9° - 7 "	14° - 2 "
5° - 11 "	10° - 6 "	15° - 1 "

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán 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; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, 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.

Artículo 17 – RECLAMACIONES:

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €** y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €**

Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €**, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y POR CAMPEONATO:

18.1 Por carrera

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el campeonato, excepto los trofeos a los tres primeros de cada manga.

18.2 Por clasificación general en el final del campeonato

1° - Trofeo, Diploma y licencia 2016

2° - Trofeo y Diploma.

3° - Trofeo y Diploma

Artículo 19 - VERIFICACIONES TÉCNICAS:

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMCL.

Solo se permite la verificación de una sola motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una Carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno.

Artículo 20 - REGLAMENTO TECNICO:

20.1 Categoría A

-Cilindrada 2T: Monocilíndricas hasta 250 c.c.

-Cilindrada 4T: Monocilíndricas y bicilíndricas hasta 350 c.c.

-La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada
-Motor refrigerado por aire.

-Llantas: Solo llantas de radios

-Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19"

-Neumáticos: Máxima anchura 120

-Frenos: Eje delantero: tambor

-Eje trasero: tambor

-Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador

-No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

-Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional

-Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen

-No se permite regulación exterior

-Carburador: Solo campana redonda

-Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.

-Fabricación: hasta 31/12/1979

-Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos

-Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 c.c.

20.2 Categoría B.

-Cilindrada: Todos hasta 500 c.c. (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

-La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

-Llantas: Radios

-Motor refrigerado por aire

-Máxima anchura llanta delantera WM4 2.50", solo 18" o 19"

-Máxima anchura llanta trasera WM5 3.00", solo 18" o 19"

-Neumáticos: Máxima anchura 130

-Frenos: Tambores en los ejes

-Manetas freno y embrague sin regulación

-Amortiguad.: Obligatorio doble amortiguador

-No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

-Horquilla: Diámetro máximo 38mm - convencional

-Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen

-No se permite suspensiones delanteras con regulación exterior en extensión y compresión sean estos manuales o por aire

-Se permite regulación exterior de precarga de muelle

-Carburador: Solo campana redonda

-Fabricación: hasta 31/12/1979

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

-No se admiten embragues de accionamiento hidráulico.

-Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad minia de 250 c.c.

20.3 Categoría OPEN.

-Cilindrada 2T: Todos hasta 500 c.c. (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

-Cilindrada 4T: Todos hasta 750 c.c. (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

-La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

-Llantas: Radios y aleación

-Motor refrigerado por aire y agua

-Máxima anchura llanta delantera WM4 2.50", solo 18" o 19"

-Máxima anchura llanta trasera WM5 3.00", solo 18" o 19"

-Neumáticos: Máxima anchura 130

-Frenos: Tambores y discos

-Diámetro máximo discos 300mm

-Bomba freno delantera con DEPOSITO REDONDO INCORPORADO

-Manetas freno y embrague sin regulación

-Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones

-Amortiguad.: Obligatorio doble amortiguador

-Monoamortiguador si lo incorporaba de origen.

-No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

-Horquilla: Diámetro máximo 38mm - convencional

-Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen

-No se permite suspensiones delanteras con regulación exterior en extensión y compresión sean estos manuales o por aire

-Se permite regulación exterior de precarga de muelle

-Carburador: Solo campana redonda

-Fabricación: hasta 31/12/1982

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

- No se admiten embragues de accionamiento hidráulico.

- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 c.c.

- En todas las categorías las motocicletas deben llevar protector de cadena. Las motocicletas de 4T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter. Todos los tapones de aceite deberán ir precintados

- ESTAN PROHIBIDOS LOS DORSALES DE MAS DE 2 CIFRAS

NO SE ADMITEN MOTOS NI PROPULSORES DE ORIJEN JAPONES

EL COMITÉ TECNICO DE LA ORGANIZACIÓN SE RESERVA EL DERECHO DE DECIDIR LA CATEGORIA EN LA QUE CORRERÁ UNA MOTO, O DENEGAR LA SALIDA SI ESTA O EL PILOTO PUDIERAN REPRESENTAR UN RIESGO PARA EL RESTO DE LOS PILOTOS O PARA ELLOS MISMOS