

COPA DE CASTILLA Y LEON

SCOOTER

REGLAMENTO

Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:

La F.M.C.L. convoca para el año 2016 la Copa de Castilla y León de Scooter, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, 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:

- Cadete, Junior, Sénior y Minimotor

Artículo 3 – CIRCUITOS:

Las manifestaciones de la Copa de Castilla y León 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 médicas

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 5 € que se entregaran el día de la carrera como alquiler del circuito.

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 sin la primera curva es a derecha. Deberá estar marcada 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 marcado sobre el suelo.
- El número total de puestos a marcar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 6 – PILOTOS:

Podrán puntuar en esta Copa los pilotos que estén en posesión de Licencia Social Regional y comunitaria tramitada a través de la F.M.C.L. o Única C.E. y Única de cualquier comunidad con convenio para el año en curso.

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

Tendrán una sesión de entrenamientos cronometrados de 20 minutos divididos en dos tandas de 10 minutos.

Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de como 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.

Artículo 9 – BRIEFING:

Antes del comienzo de los entrenamientos el director de carrera convocara una reunión de pilotos en la que explicará detalladamente todo lo relativo al desarrollo de la competición.

Artículo 10 – CARRERAS:

10.1 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 la pérdida de posición en parrilla, saliendo desde el box o pit lane.

10.2 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.

Para los pilotos que salen desde boxes un comisario de pista les indicara la salida

10.3 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.

10.4 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.

10.5 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, guantes, 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.

10.6 Cambio de motocicleta

No está permitido el cambio de motocicleta

Artículo 11 – COMPETICIONES:

Las competiciones puntuables para la Copa de Castilla y León se desarrollarán a dos mangas de 10 minutos más dos vueltas.

Artículo 12- 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 qué 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.

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 13 - 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 14 - 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 adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. (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 Negra y rotulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión
- Bandera Negra con circulo naranja y nº piloto: indica al piloto en cuestión que su moto tiene problemas mecánicos
- Bandera Blanca: presencia en pista vehículo lento (ambulancia...)
- Bandera Verde: pista libre
- 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 15 - 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 marcada

Artículo 16 – 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 17 – 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 de la Copa 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 18 - 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 19 - PREMIOS POR CARRERA Y COPA

19.1 Por carrera

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

19.2 Por clasificación general en el final de la Copa

1° - Trofeo y Diploma

2° - Trofeo y Diploma

3° - Trofeo y Diploma

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del campeonato.

Artículo 20 - 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, o toda motocicleta que tome parte en una Carrera, a instancias del Director de Carrera, Comisario

Artículo 21 - REGLAMENTO TECNICO

1. Chasis: Original, se permite reforzar sin alterar la distancia entre ejes. Ni la estética original.
2. Motor: 2 Tiempos hasta 70 c.c. (margen + 1c.c.) preparación libre
motor 4 Tiempos hasta 125 c.c. (margen + 1c.c.) libre de preparación.
3. Encendido libre elección.
4. Cáster: libre preparación interior.
5. Carburación: libre hasta 28 mm láminas de libre elección.
6. Sistema de frenado: libre.
7. Sistema de enfriamiento: libre mientras no afectan a la estética original. Se puede cambiar o sustituir el radiador siempre que no afecten a la estética original.
8. Sistema de escape y nivel de sonido: tubo de escape libre, con silencioso. No sobresalir más de 10 cm de la parte trasera del scooter.
9. Neumáticos: marca y modelo libre, mientras que estén aprobados para circular por las carreteras.
10. Neumáticos: máximo 13 pulgadas.
11. Transmisión: libre por correa y al final por los engranajes.
12. Suspensión libre obligatoria.
13. Exterior carenado: original o similares a los originales, sólo se permite la eliminación de las luces y el intermitente de origen.
14. Los estribos serán plegables y estarán protegidas con nailon o similar.
15. Defensas: obligatorios libres.

16. Deben retirar todas los faros, caballetes, patas de cabra y espejos
17. Obligatorio instalar recogedor de líquidos para todos los sobrantes.
18. Manetas de freno en perfecto estado con bola en su extremo.
19. Está prohibido usar anticongelante o similar. Solo se permite agua como refrigerante.
20. Obligatorio pulsador o interruptor de paro.
21. Placas porta números una delante y una a cada lado. El color del fondo y el número debe elegir dos colores que sean visibles y contrastados.

LOS DORSALES SERAN DE DOS CIFRAS COMO MÁXIMO

Queda totalmente prohibido el uso de aditivos, solo se puede utilizar combustible de 98 octanos, sin plomo y de venta comercial.

21.2 Indumentaria

Los participantes irán provistos de mono de cuero o material similar de una sola pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en rodillas, codos y hombros, casco integral (cross o velocidad), botas guantes, etc.

Artículo 22 - MEDIO AMBIENTE

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.