



CAMPEONATO INTERAUTONOMICO CIVA DE VELOCIDAD CLASICAS 2019

REGLAMENTO DEPORTIVO





REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO CIVa DE VELOCIDAD CLASICAS

Artículo 1.- TITULO Y GENERALIDADES

El Campeonato Interautonómico de Velocidad (CIVa), en colaboración con la Asociación Española de Motos Antiguas y Clásicas de Competición (AEMA) en calidad de Promotor, convocan para el presente año el Campeonato de Velocidad de Clásicas Interautonómico, que será disputado en las competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo y de acuerdo a las normas contempladas en el Reglamento AEMA Campeonatos de España y FCMM de Velocidad. En las siguientes clases:

1.1.- CLASICAS VINTAGE

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clásicas A

Dentro de la categoría A, se acepta el modelo replica Honda Classic de 250cc 4T

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clásicas B

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clásicas C

1.2.- CLASICAS FUERZA LIBRE

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clásicas D

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clásicas F2

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clásicas F2/RD y 2T

1.3.-MAXICLASICAS

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clasicas Formula F1-SBK

Campeonato Interautonómico de Velocidad Clasicas Formula F1-SSP

Campeonato Interautonómico de Velocidad Maxiclasicas F1-EVO

Artículo 2.- LICENCIAS

Podrán participar en este Campeonato, los pilotos con Licencia Homologada

La edad mínima para las categorías Vintage será de 35 años cumplidos, para Maxiclasicas de 30 años y con 25 años y con primera licencia Junior

Artículo 3.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Las motocicletas admitidas en este Campeonato, serán las especificadas en el Reglamento Técnico y agrupadas en la forma siguiente:

3.1.-CLASICAS VINTAGE (Monocilindricas)

- Categoría A: Motocicletas de competición o sport hasta 175 cc (2T) hasta 1974
Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc (4T) hasta 1974
Honda Classic: Motocicletas sport motor Honda CB230R, replica Clásicas A250cc-4T
- Categoría B: Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc (2T) post. 1977
Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc (4T) hasta 1974
- Categoría C: Motocicletas de competición o sport desde 260 cc hasta 350 cc (2T)
Motocicletas de competición o sport desde 360 cc hasta 500 cc (4T)



3.2.-FUERZA LIBRE

Categoría Clásicas D y Classic 70: Motocicletas de competición o sport hasta el año 1977 y hasta 750 cc (4T), según reglamentos Aema y Amacs

Categoría F2: Motocicletas de competición o sport hasta 500 cc (2T) hasta 1983
Motocicletas de competición o sport hasta 650 cc (4T) hasta 1983

ANEXO 1/2018 Motocicletas de competición o sport hasta 500 cc (4T) hasta 1986

Categoría F2t: Motocicletas de competición o sport hasta 500 cc (2T) hasta 1986

3.3.-MAXICLASICAS

Categoría F1/SBK: Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1989(1)
Motocicletas de competición-sport hasta 851 cc (2c) hasta 1989(1)

Categoría F1/SSP: Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1995
Motocicletas de competición-sport hasta 748 cc (2c) hasta 1995

Categoría F1/EVO: Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1995
Motocicletas de competición-sport hasta 996 cc (2c) hasta 1995

(1) Se admitirá en algunas marcas y modelos la utilización de componentes de modelos posteriores indicados en el reglamento técnico.

Artículo 4.- DORSALES

Los colores y fondo serán los siguientes:

Clase	Fondo	Número
Clásicas A	Negro	Blanco
Clásicas B	Verde	Blanco
Clásicas B (4T 350)	Verde	Blanco
Clásica C (2T 350)	Azul	Blanco
Clásica C (4T 500)	Amarillo	Negro
Fuerza Libre	Negro	Blanco
Maxiclasicas	Blanco	Negro

Como norma Obligatoria la altura de los números deberá ser como mínimo de 140 mm, los fondos deberán ser de un solo color y el espacio libre alrededor de los números deberá ser por lo menos de 25 mm. No se permitirán números de 3 cifras, ni números de difícil identificación

No pasarán verificación técnica las motocicletas que no cumplan escrupulosamente con este artículo.

Si la Copa de España se celebra conjuntamente con alguna prueba de ámbito territorial, los dorsales de los pilotos inscritos en la RFME tendrán prioridad sobre estos últimos.

Artículo 5.- MINIMO DE COMPETICIONES

Todas las competiciones que se celebren serán válidas a efectos de puntuación para este Campeonato Interatómico de Velocidad Clásicas.

Artículo 6.- MINIMO DE PARTICIPANTES



Para que una competición de las programadas tenga validez a efectos de puntuación, deberán contar con un mínimo de 15 inscripciones realizadas en tiempo y forma, o tomar la salida en entrenamientos 6 pilotos de cada categoría. Si una categoría cuenta con menos pilotos, estos podrán participar, pero con las condiciones deportivas, de clasificación, puntuación y trofeos que detallamos a continuación.

Excepto para las Clásicas Vintage, en las categorías Fuerza Libre y Maxiclasicas se publicará una clasificación scratch, y también una clasificación para cada una de las categorías convocadas, esta clasificación será posible si cada categoría cuenta con al menos 6 inscritos en tiempo y forma, y tendrán opción a pódium por categorías si al menos participan cinco pilotos en la carrera. Si no se dan estas circunstancias, las motos y pilotos se integraran en la categoría similar siempre con el criterio del jurado de la competición.

El formato de carreras será compartiendo categorías, si lo permite el nº de inscritos.

Artículo 7.- CLASIFICACION DE PILOTOS

Para obtener clasificación individual en cada prueba será preciso haber efectuado el 75% de la distancia total de la carrera, o haber franqueado la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes a la llegada del primer clasificado.

La puntuación establecida individualmente para cada piloto para su clasificación final de esta Copa, será la siguiente:

25 puntos al 1º	11 puntos al 5º	7 puntos al 9º	3 puntos al 13º
20 puntos al 2º	10 puntos al 6º	6 puntos al 10º	2 puntos al 14º
16 puntos al 3º	9 puntos al 7º	5 puntos al 11º	1 punto al 15º
13 puntos al 4º	8 puntos al 8º	4 puntos al 12º	

Para la clasificación final, los casos de empate, se resolverá a favor de quien haya obtenido mayor número de primeros puestos, en caso de subsistir el empate, a favor de quien haya obtenido mayor número de segundos puestos y así sucesivamente, de persistir el empate, se resolverá finalmente, a favor del mejor clasificado en la última prueba.

Artículo 8.- CLASIFICACION DE CLUBES

La clasificación de Clubes, se establecerá sobre la participación de DOS pilotos de DOS Clubes como mínimo, asignando igual puntuación que la clasificación de pilotos.

Artículo 9.- INSCRIPCIONES

9.1 Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de las páginas web de las federaciones participantes, respetando al formula publicada para cada una de las carreras. O lo que se publique indicando cada caso.

1. EN PLAZO

Hasta las 24 horas del lunes anterior al día de la prueba.

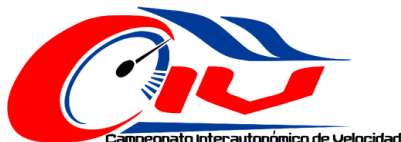
2. FUERA DE PLAZO

Hasta las 24 horas del jueves anterior al día de la prueba.

Estas inscripciones tendrán un recargo.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada al CIV hasta el JUEVES anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por





escrito mail a la federación. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma esté debidamente justificada y documentada.

Los derechos de inscripción serán fijados de acuerdo con las federaciones participantes en el CIV y publicados en su página web.

Artículo 10.- VERIFICACIONES

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. En el caso de que una motocicleta, tras avería ó caída en el curso de los entrenamientos oficiales, y sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Artículo 11.- ENTRENAMIENTOS

Se realizarán dos tandas de entrenamientos cronometrados siendo el mejor tiempo de las dos, el determinado para la composición de la parrilla.

Artículo 12.- ADMISIÓN EN LA SALIDA DE CARRERA

Ver artículo 6 del Reglamento General de Velocidad.

Artículo 13.- RECONOCIMIENTOS A PILOTOS:

En cada Carrera del CIV de Velocidad Clásicas, se realizará una ceremonia de entrega de premios para las categorías convocadas Clásicas Vintage, Clásicas Fuerza Libre y Maxiclasicas, si se cumple el mínimo de pilotos inscritos.

Los reconocimientos que el CIV otorga para la clasificación final de estos Campeonatos de velocidad Clásicas, serán los siguientes, para cada categoría.

Campeón	Distinción y Diploma
2º Clasificado	Distinción y Diploma
3º Clasificado	Distinción y Diploma
Club Vencedor	Diploma

La entrega de premios se determinara antes de finalizar las competiciones aprobadas en los calendarios para la temporada en vigor.

Artículo 14.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

- 1) Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso pueden dirigirse directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.
- 2) Aproximadamente 10 minutos antes de la salida de la carrera.
Se abre la salida del pit-lane durante 3 MINUTOS para iniciar la vuelta de reconocimiento. Semáforo verde durante los 3 minutos. Los paneles de 3, 2, y 1 minuto se presentarán en la salida del pit-lane, a criterio de la Dirección de Carrera
- 3) Aproximadamente 7 minutos antes de la salida de la carrera
Cierre de la salida del pit-lane.



Semáforo rojo en la salida del pit-lane.

- 4) Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit-lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.

Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde el pit-lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla.

- 5) Los pilotos en la parrilla NO pueden ser asistidos.

Los oficiales presentarán paneles en un lado de la pista indicando el número de las filas de la parrilla, para ayudar a los pilotos a encontrar su posición.

- 6) Las carreras serán siempre declaradas en “mojado”.

- 7) En el momento que llegue el último piloto a parrilla de salida se mostrará el cartel de 30 segundos.

Después de la presentación de este panel los pilotos que tengan algún problema en su motocicleta abandonarán la parrilla de salida siguiendo las instrucciones de los oficiales. Estos pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida de la carrera desde el fondo de la parrilla.

Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto(s) de penalización - multa - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

- 8) Todos los pilotos deben estar en su posición con las motocicletas en marcha.

- 9) 2 minutos antes de la salida de la carrera – Bandera verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento.

Por razones de seguridad, si la motocicleta de un piloto se para, éste podrá recibir ayuda para ponerla de nuevo en marcha. Si después de un tiempo razonable no arranca, el piloto entonces deberá dirigirse con su motocicleta al pit-lane donde sus mecánicos podrán darle asistencia.

Los pilotos efectuarán una vuelta, a velocidad no restringida, seguido por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos.

Una vez que los pilotos han pasado por la salida del pit-lane, el semáforo cambiará a verde y los eventuales pilotos que allí se encuentren serán autorizados a efectuar la vuelta de calentamiento. 30 segundos más tarde, el semáforo cambiara a rojo cerrando la salida del pit-lane.

Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta en la línea o detrás de ella y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que estén clasificados para la carrera.

Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo. No está permitido intentar retardar la salida por otros medios.

Un oficial se situará delante de la parrilla con una bandera roja inmóvil. Todos los pilotos que regresen a la parrilla después de que lo haya hecho el coche de seguridad, serán colocados por los comisarios al final de la parrilla y tomarán la salida de la carrera desde esa posición. En el caso en que varios pilotos lleguen a la parrilla después del coche de seguridad, serán colocados en las últimas plazas de la parrilla según su orden de llegada.

Los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a pit-lane para proceder a su reparación.

Cuando una línea de la parrilla está completa, el oficial bajará el panel para indicar que esa línea está completa. El panel no se bajará si un piloto de la línea en cuestión indica que su motocicleta se paró o cualquier otra dificultad. Cuando todos los paneles han sido bajados y el coche de seguridad está en su posición, un oficial en la parte de atrás de la parrilla agitará una bandera verde.

El oficial de salidas dará entonces rápidamente la orden al oficial que se encuentra delante de la parrilla, con la bandera roja, para que se retire a un lado de la pista.

Se encenderá el semáforo rojo entre 2 y 5 segundos. Se apagará el semáforo rojo, *dando la salida a la carrera.*

El coche de seguridad debe seguir a las motocicletas durante toda la primera vuelta, adelantando si es necesario a los pilotos lentos.

Si la instalación de los semáforos rojos está alimentada por líneas estándar de electricidad, deben además estar conectadas de forma permanente a un juego de baterías de automóvil o a un S.A.I. (servicio de alimentación ininterrumpida), con el fin de alimentar la instalación de los semáforos de salida en caso de avería del suministro eléctrico en el momento de la salida.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de paso por el pit-lane, descrito en el artículo 1.19. del RFME Campeonato de España de Velocidad.

La motocicleta debe estar parada en el momento que la luz roja se apaga. Sé entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas se apagan.

En el caso de un pequeño movimiento y un posterior frenado cuando las luces rojas están encendidas, el Jurado será la única en juzgar si hubo ventaja.

Es el Jurado quien decidirá si se le aplica una sanción por la ventaja con la anticipación en la salida y debe comunicar la sanción al piloto antes del final de la cuarta vuelta.

- 10) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, podrá recibir la ayuda de los oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.
- 11) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, se encenderá la luz verde de final de boxes y tomarán la salida los pilotos que allí se encuentren, pasando posteriormente la luz del semáforo a azul.
- 12) No es posible el cambio de motocicleta, salvo en caso de interrupción de la carrera, siguiendo lo indicado en los reglamentos técnicos.

Si una motocicleta que participa en carrera entra en un box, se considerará que se ha retirado y no podrá volver salir de nuevo a la carrera (art. 1.21.8).

Toda persona que por su comportamiento en la parrilla sea responsable de una Salida Retardada puede acumular otras sanciones.