

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



## **REGLAMENTO GENERAL**

- Artículo 1** CONVOCATORIA
- Artículo 2** ORGANIZACIÓN
- Artículo 3** SECRETARÍA de CARRERA
- Artículo 4** DURACIÓN de las CARRERAS
- Artículo 5** SEÑALES
- Artículo 6** LICENCIAS
- Artículo 7** LISTA DE EXCLUSIONES
- Artículo 8** CATEGORÍAS
- Artículo 9** EQUIPO
- Artículo 10** EQUIPAMIENTO de los PILOTOS
- Artículo 11** CONTROL MÉDICO
- Artículo 12** MOTOCICLETAS ADMITIDAS
- Artículo 13** REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR
- Artículo 14** INSCRIPCIONES
- Artículo 15** VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS
- Artículo 16** VERIFICACIONES TÉCNICAS
- Artículo 17** COMPORTAMIENTO en PISTA
- Artículo 18** COMPORTAMIENTO en PIT LANE
- Artículo 19** COMPORTAMIENTO en BOXES
- Artículo 20** RELEVOS
- Artículo 21** REPOSTAJE de CARBURANTE
- Artículo 22** ENTRENAMIENTOS
- Artículo 23** BRIEFING
- Artículo 24** EQUIPOS CLASIFICADOS para la CARRERA
- Artículo 25** PROCEDIMIENTO de SALIDA
- Artículo 26** NEUTRALIZACIÓN
- Artículo 27** INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS
- Artículo 28** NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA
- Artículo 29** LLEGADA
- Artículo 30** VERIFICACIÓN FINAL
- Artículo 31** CLASIFICACIONES FINALES
- Artículo 32** PROCLAMACIÓN de VENCEDORES
- Artículo 33** PUBLICIDAD
- Artículo 34** PREMIOS
- Artículo 35** SUSPENSION o APLAZAMIENTO
- Artículo 36** RESPONSABILIDAD y SEGUROS
- Artículo 37** PENALIZACIONES
- Artículo 38** RECLAMACIONES
- Artículo 39** INTERPRETACIÓN y JURISDICCIÓN
- Artículo 40** ACEPTACIÓN y RENUNCIA
- Artículo 41** INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS
- Artículo 42** APROVACIÓN DEL REGLAMENTO
- Artículo 43** PUNTUACIÓN CARRERA Y CAMPEONATO
- Artículo 44** EMPATE A PUNTOS AL FINAL DEL CAMPEONATO
- Artículo 45** CAMBIOS DE REGLAMENTO

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



## **Artículo 1 – CONVOCATORIA**

La Federación Catalana de Motociclismo convoca la siguiente copa de resistencia denominada COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT, de acuerdo con el siguiente reglamento.

Esta copa nace con el espíritu de proporcionar a los aficionados de motos clásicas o ex pilotos de 24h, la posibilidad de participar en las carreras con el único fin de divertirse y revivir momentos de antaño.

## **Artículo 2 - ORGANIZACIÓN**

A todos los efectos (información, publicidad, etc.), la Federación Catalana de Motociclismo, en lo sucesivo, la Organización.

## **Artículo 3 - SECRETARÍA de CARRERA**

Antes del viernes y después del domingo será la sede de la Federación Catalana de Motociclismo. Durante la celebración de la carrera será la secretaría situada en el mismo circuito.

## **Artículo 4 - DURACIÓN de la CARRERA**

La Copa constara de 4 carreras de 3 horas de duración.

## **Artículo 5 - SEÑALES**

Durante todo el desarrollo de la competición, los pilotos deberán observar y acatar rigurosamente las indicaciones según el reglamento general de la FCM y los reglamentos de la RFME anexos 021 y 022.

## **Artículo 6 - LICENCIAS**

Pueden tomar parte en la prueba, pilotos federados con licencia homologada o autonómica.

Edad mínima para participar: 18 años

No serán admitidos los pilotos en activo en los campeonatos CEV, CMV, Motodes

## **Artículo 7- LISTA DE EXCLUSIONES**

### **Artículo 8 – CLASES Y CATEGORÍAS**

Motocicletas fabricadas hasta el año 1980 no incluido. (31/12/1979)

Se establecerán las siguientes categorías:

- Classic 250
- Classic 500
- Classic superior

En la verificación administrativa se debe de indicar en que categoría se desea participar, solamente se puede participar en una sola categoría.

### **Artículo 9 - EQUIPO**

Todos los equipos estarán compuestos por dos o tres pilotos (Tres pilotos inscripción con suplemento).

Los pilotos deben de tener una edad media igual o superior a los 35 años.

Cada equipo designará un Jefe de Equipo, que puede ser uno de los pilotos. El Jefe de Equipo será el responsable ante la Organización y el Jurado a todos los efectos: verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones, cambios de piloto en la composición del equipo, etc.

En el caso de que el Jefe de Equipo sea uno de los pilotos, se deberá nombrar un sustituto para que en el caso de que éste sea requerido por el Jurado o el Director de Carrera y se encuentre pilotando durante un relevo, sea el sustituto quien tome la función. Entre otras, se le atribuyen las siguientes tareas:

- Formalizar las inscripciones.
- Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
- Comunicar la lista definitiva de pilotos.
- Comunicar los relevos que se efectúen.
- Comunicar los cambios de piezas, repostajes, etc.
- Firmar el acuse de recibo de los comunicados y sanciones.
- Asistir al briefing pre-carrera.
- Presentar reclamaciones.

### **Artículo 10 - EQUIPAMIENTO de los PILOTOS**

Durante el desarrollo de la competición, los pilotos deberán ir provistos de casco homologado por la FIM (tipo integral,



# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



- 13.14- **Elementos a retirar obligatoriamente.**  
Los siguientes artículos deben ser eliminados: caballetes, luces intermitentes, espejos, placas de matrícula, estribas del pasajero, cualquier otro elemento peligroso para las carreras.
- 13.15- **Ruedas**  
Los neumáticos deben de ser rallados de uso comercial, tener una anchura máxima de 150 mm y montado sobre ruedas con una anchura máxima de 4 pulgadas.  
Los Neumáticos de lluvia no están permitidos.  
Los calentadores están permitidos exclusivamente en el Box y Pit-line.
- 13.16- **Normas de ruido**  
Incluso después de los controles de ingeniería diferentes, todas las motocicletas se someterán a una inspección en cualquier momento ruido. El nivel sonoro máximo permitido no podrá ser superior a 102 db/a, con una tolerancia de 3 db/a, durante el transcurso de los entrenos y después de la carrera.
- 13.17- **Motos Reserva**  
El equipo puede tener una segunda motocicleta, también llamada "Muleto" Esta motocicleta debe tener la letra "T" que se encuentra junto a los números. Las dos motocicletas pasarán inspección técnica.  
Durante las pruebas y el warm-up, los equipos se les permiten usar dos motocicletas sin restricción (pero no se pueden utilizar al mismo tiempo). Media hora antes de la carrera se debe de comunicar que motocicleta se usará para la carrera. Durante la prueba, la moto de reserva debe estar fuera del box. En el caso de la utilización de la segunda moto en carrera el equipo podrá finalizar la carrera estando excluido en la clasificación final.
- 13.18- **Litigio**  
En caso de duda, será el propietario de la máquina para demostrar la conformidad de su motocicleta.  
El comisario técnico conjuntamente con el Jurado serán los únicos jueces de la conformidad de la motocicleta.

## Artículo 14 - INSCRIPCIONES

Se deben de realizar a través de la página web de la federación catalana de Motociclismo [www.fcm.cat](http://www.fcm.cat)

## Artículo 15 - VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Las verificaciones administrativas tendrán lugar en la Oficina de Carrera u otro lugar designado por la organización el día de la prueba o el anterior. Este trámite deberá ser realizado por todos los pilotos miembros del equipo y acompañar los siguientes documentos:

1. Copia de las inscripciones realizadas por cada equipo.
2. Licencias y DNI de cada uno de los pilotos.
3. Resguardo del ingreso en concepto de derechos de inscripción de cada piloto.
4. Una vez pasada la verificación, le será entregada la ficha de Verificación Técnica, los brazaletes identificativos, pases y los horarios previstos.

## Artículo 16 - VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar el mismo día de la prueba o el anterior.

Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico Particular (art.13):

El funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y pare, los precintos y especialmente los extremos de cúpula, manillares, manetas, estribas, protectores de cadena, etc.

Cada motocicleta deberá llevar mínimo 2 dorsales. No se permiten números de 3 cifras.

Se establecerá una marca identificativa (precinto o pintura) para identificar las motocicletas que han pasado la verificación técnica. Ninguna moto podrá salir a pista sin este precinto. Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio cuantas verificaciones considere la Organización. Si existiesen infracciones con respecto a alguna motocicleta verificada, podrá ser sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos. Si se encontrasen anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará a los participantes a solventarlas antes de volver a la carrera. Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, será considerada EXCLUIDA de la competición.

## Artículo 17 - COMPORTAMIENTO en PISTA

Queda terminantemente prohibido circular en dirección opuesta al sentido de la carrera. En caso de incidente o avería, el piloto deberá inmediatamente dirigir su motocicleta fuera de pista, a lugar donde no represente peligro alguno para el normal desarrollo de la competición, y siempre fuera de la trayectoria del resto de los pilotos. Siempre que sea posible se dirigirá a la derecha de la pista con objeto de utilizar el vial de servicio interior. Si cuenta con material y herramientas abordo, podrá, una vez en el vial de servicio, proceder a su reparación.

En caso de que el piloto opte por dirigirse a boxees o línea de llegada (en la última vuelta) lo indicará a los oficiales de pista y utilizará los viales de servicio u otros viales de acceso rápido a los boxees (zona interior-paddock) sin superar la velocidad máxima de 60 km/hora y sin entorpecer la circulación de los vehículos de servicio. En este caso no podrá

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



recibir ayuda exterior de ningún tipo (incluida la Organización), bajo pena de sanción.

Cuando un incidente en carrera deje una motocicleta o sus restos en lugares que conlleven un riesgo para el resto de los pilotos participantes, los oficiales de pista tomarán las medidas necesarias para retirarlos. En pista está totalmente prohibido que cualquier persona se acerque a una motocicleta parada en el circuito, a excepción del piloto-conductor, los Comisarios Deportivos, el Director de Carrera, sus Adjuntos o los Oficiales de Pista.

En el caso que un piloto sufra una salida de pista, los Oficiales de Pista u otros Cargos Oficiales de la organización podrán facilitarle ayuda a fin de que regrese ésta, siempre que, a su juicio, las circunstancias de la carrera lo permitan y que las condiciones de la moto y del piloto lo permitan. La reincorporación a la carrera deberá realizarse por el mismo punto donde se había producido la salida.

En ningún caso un equipo podrá tener más de una moto en pista o pit lane y, en el caso de cambio de moto, una deberá permanecer en el interior del box o carpa y ambas deberán estar verificadas.

El abandono de una motocicleta en cualquier lugar del circuito, salvo en caso de que por accidente el piloto deba ser trasladado por las asistencias sanitarias, será motivo de sanción. Este piloto (si el servicio médico lo estima oportuno) u otro del equipo podrá recoger la motocicleta y continuar en carrera, siempre y cuando se cumpla la normativa de tiempos de relevos, y la moto se encuentren en buen estado, debiendo llevar en perfecto estado, entre otras cosas, estriberas, manetas, pedal de freno y cambio.

El Director de Carrera o sus Adjuntos podrán detener una motocicleta cuyo piloto haya cometido una infracción o cuyo estado pueda constituir un serio peligro para el propio piloto o para el resto de los participantes. Una bandera negra o negra con círculo naranja y el dorsal de la motocicleta mostrados en la línea de llegada indicarán al piloto que debe detenerse.

Si tras dos vueltas el piloto no se detuviese en boxes, la Organización se dirigirá al Jefe de Equipo para que éste ordene el paro inmediato de su motocicleta. Los motivos de esta decisión serán debidamente comunicados al Jefe del Equipo.

No está permitido colocar en las motocicletas cualquier elemento que no llevase durante la verificación técnica; ejemplo cámaras de video, etc.

## **Artículo 18 - COMPORTAMIENTO en PIT LANE**

La velocidad máxima de las motocicletas a su paso por el pit lane será de 60 km/h. Durante el desarrollo de la competición sólo podrán permanecer en los boxees y pit lane las personas debidamente acreditadas. En el pit lane está terminantemente prohibida la circulación de menores de 16 años. La Organización, de oficio o a petición de un Jefe de Equipo, podrá hacer desalojar de estas zonas a todas aquellas personas cuya permanencia no esté debidamente justificada.

En el pasillo de señalización podrán permanecer un máximo de cuatro personas acreditadas por equipo, para tareas de información, cronometraje, etc. En cualquier caso deberán situarse exclusivamente frente al box asignado. No podrán depositar ni instalar ningún elemento que dificulte la circulación fluida de personas por dicho pasillo, ni fijar a la barandilla o el muro cualquier elemento que sobrepase la vertical de la barandilla que da al pit lane ni la vertical del muro que da a pista. Las conexiones a las tomas de corriente eléctrica situadas en el muro (compartidas por los equipos) deberán ofrecer garantías de seguridad. Ningún cable podrá cruzar el pit lane. Está terminantemente prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxees y pit lane. Mientras no se esté realizando una asistencia sobre la motocicleta, el área de trabajo del pit-lane deberá permanecer limpia de materiales, herramientas y objetos.

Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre la motocicleta en el área de trabajo del pit lane: repostajes, operaciones de mantenimiento y reglajes externos (transmisión secundaria, cables, frenos, neumáticos). Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box. En el caso de que una intervención sobre la moto suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del pit lane, la motocicleta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.

Para poner el motor en marcha y retornar a la pista, en el caso de no utilizar medios mecánicos propios, dos personas podrán ayudar al piloto (sobre la moto) a empujar la motocicleta hasta el final de pit lane (semáforo de salida del pit lane). Está prohibida la puesta en marcha con baterías adicionales.

Si un piloto a la salida de su box tiene problemas en su motocicleta en el carril de aceleración, podrá retornar hacia su box con el motor parado, por la zona de trabajo y bajo la protección de un Oficial de Boxees, sin efectuar ninguna maniobra que suponga peligro para el resto de los participantes. Esta maniobra no será penalizada.

Los pilotos que se dirijan al final del pit lane para retornar a pista deberán observar las señales del semáforo de salida, y en su entrada a pista controlar el paso de otras motocicletas.

## **Artículo 19 - COMPORTAMIENTO en BOXES**

En las paradas en el box o pit lane, el piloto deberá en todos los casos parar el motor de la motocicleta, el cual podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas o reglajes. La puerta del box de acceso a pit lane deberá permanecer siempre abierta; por el contrario, la del parque de corredores (paddock) deberá permanecer siempre cerrada.

Todo cambio de aceite y limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box.

Después de esta operación el Jefe de Equipo se cuidará de que el área utilizada quede perfectamente limpia. Las

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



reparaciones en las que tenga que intervenir con soldadura de cualquier tipo deberán realizarse obligatoriamente en el box asignado por la Organización, cuyo acceso se realizará por el parque de corredores. La maquinaria y el material de soldadura deberán ser aportados por los participantes. La pieza o motocicleta (sin el depósito) será trasladada a dicho box para ser reparada bajo el control de un Oficial Técnico de la Organización. Un mal comportamiento de los acompañantes o mecánicos en boxees o pit-lane será siempre responsabilidad del equipo, y por tanto sancionable.

## **Artículo 20 – RELEVOS**

En las paradas en el box o pit lane, para relevos o cualquier otro motivo, el piloto deberá en todos los casos parar el motor de la Motocicleta.

Las motocicletas deberán ser conducidas por todos los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje, con la salvedad que la salida corresponderá al piloto que muestre el brazaletes amarillo. Ningún piloto podrá rodar más de 70 minutos de forma ininterrumpida, todo piloto debe descansar el 50% del tiempo que haya estado en pista.

Los relevos sólo se podrán realizar en la puerta de boxees de pit-lane designada a cada equipo, salvo en caso de caída que podrá continuar otro piloto, desde la puerta del box, si el piloto caído no pudiera continuar.

Cuando un equipo, por causa de fuerza mayor, se encuentre con un solo piloto tras verificación administrativa, este podrá realizar toda la carrera él solo, respetando el tiempo máximo de conducción ininterrumpida y el tiempo de descanso.

## **Artículo 21 - REPOSTAJE de CARBURANTE**

El carburante utilizado por las motocicletas será costeado por cada uno de los equipos participantes. En las operaciones de repostaje no podrán participar más de 4 personas, sin contar los pilotos que suban o bajen. Quedan prohibidos aquellos sistemas de repostaje que, a juicio de los oficiales de pit lane, puedan originar situaciones de peligro para sus propios usuarios y para el resto de equipos.

La frecuencia en los repostajes es libre. La operación de repostaje deberá realizarse en la puerta de boxees de pit-lane designada a cada equipo. Todo repostaje fuera de esta zona será sancionado. Durante la operación de repostaje, la motocicleta deberá tener el motor parado y estará situada sobre caballete central de manera que permanezca estable verticalmente sin necesidad de ayuda. El piloto no puede estar sobre la motocicleta. Las operaciones de repostaje y las de mantenimiento, limpieza o reparaciones no podrán llevarse a cabo simultáneamente. Durante el repostaje todos los miembros del equipo deben estar a 2 metros de la motocicleta excepto las 2 personas encargadas de la operación. Está expresamente prohibido el repostaje mediante el cambio de depósito.

Para la operación de repostaje es recomendable la utilización de ropa ignífuga.

La cantidad máxima de combustible almacenado en el interior del box tanto durante los entrenamientos como durante la carrera no deberá superar, en ningún caso, los 50 litros. Este carburante deberá ser almacenado obligatoriamente en contenedores metálicos y de un máximo de 25 litros cada uno.

## **Artículo 22 - ENTRENAMIENTOS**

Los entrenamientos tendrán lugar el mismo día de la prueba y la duración mínima será de 20 minutos de libres y 20 minutos cronometrados; pudiendo hacer los entrenamientos cualquier piloto del equipo.

## **Artículo 23 - BRIEFING**

Todos los Jefes de Equipo y pilotos deberán asistir al briefing convocado por la Organización, donde se realizará un control de firmas. La no asistencia a este briefing será penalizada relegando al equipo al final de la parrilla de salida comenzando por el equipo mejor clasificado.

## **Artículo 24 - EQUIPOS CLASIFICADOS para la CARRERA**

El orden de salida de los equipos se determinará en función del mejor tiempo realizado en una vuelta por uno de los pilotos de cada equipo, según la clasificación general. En el caso de que varios equipos hayan realizado idéntico tiempo, se dará prioridad al segundo mejor tiempo durante los entrenamientos cronometrados.

## **Artículo 25 - PROCEDIMIENTO de SALIDA**

La salida será tipo Le Mans. Sólo podrán ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas que lleven los precintos y marcas efectuadas por los Comisarios Técnicos.

Todas las motocicletas clasificadas para tomar la salida, con el piloto designado a tal efecto, deberán acceder a la línea de salida y ocupar su posición. Una vez en línea de salida, quedarán totalmente prohibidas las reparaciones o reposición de carburante.

Todas las motocicletas no provistas de sistema de arranque se relegarán al final de la parrilla.

En el caso de que una motocicleta situada en línea de salida necesite una reparación, deberá acceder al pit lane por las puertas de acceso que se designen al efecto. Estas reparaciones deberán tener lugar en el box correspondiente a cada equipo.

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



Un piloto o mecánico del equipo deberá permanecer como ayudante junto a la motocicleta desde el cartel de 1 minuto para la vuelta de calentamiento hasta la salida de la prueba. El ayudante podrá sostener la motocicleta únicamente por la parte posterior de la misma, sin que en ningún caso su posición sobrepase el asiento del conductor, pero no podrá ayudar en la puesta en marcha de la misma ni pisar la pista después de dar la salida. Cada piloto deberá poner el motor en marcha e iniciar las vueltas de calentamiento. Todas las motocicletas se alinearán detrás del Safety Car, una tras otra, conservando su posición de salida.

En caso de no haber podido iniciar la vuelta de calentamiento, deberá entrar en boxees por la salida de pit lane a pista (en todos los casos con motor parado). Posteriormente, podrá tomar la salida retardada. Después del paso de la totalidad de las motocicletas por delante del final de pit lane, se dará una salida retardada con semáforo verde a los pilotos que estén esperando.

Si un piloto tiene problemas mecánicos, deberá dirigirse inmediatamente a su box. Queda estrictamente prohibido situarse en parrilla de salida con la intención de retrasar la salida. En el caso de llegar con retraso a parrilla de salida, después de haber llegado los Safety Car, deberá obligatoriamente dirigirse al pit lane, desde el cual podrá tomar la salida retardada.

La salida de cada una de las pruebas será dada mediante bandera. Cada piloto deberá correr hasta su motocicleta, poner el motor en marcha e iniciar la carrera.

Si un piloto está en movimiento o no se encuentra delante de su motocicleta en el lado opuesto de la pista en el momento de la salida, será sancionado. El ayudante sólo puede sostener la motocicleta. Toda ayuda exterior está prohibida bajo penalización.

Si un piloto no puede poner en marcha su motor no podrá mover la moto con los pies ni empujarla, solo el Director de Carrera mediante una bandera verde podrá autorizar la ayuda de Oficiales para empujar la motocicleta. Si a pesar de esta ayuda, el piloto no ha podido poner en marcha su motocicleta antes de llegar al final de pit lane o en el minuto siguiente a la salida, deberá dirigirse a su box con el motor parado, bajo la ayuda y control de los Comisarios de Boxees. Una vez reparada la motocicleta, el piloto podrá tomar la salida por el final del pit lane.

Después del paso de la totalidad de los componentes de la parrilla por delante del final del pit lane, se dará una salida retardada con semáforo verde a los pilotos que estén esperando. Todas las infracciones serán comunicadas lo antes posible a los Jefes de Equipo.

## Artículo 26 - NEUTRALIZACIÓN

Si durante la carrera se produjese un incidente (condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquier otra causa) que comprometiera la seguridad, o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera podrá decidir la neutralización utilizando un vehículo de seguridad (Safety Car).

Cuando este vehículo entre en pista, y a partir de ese momento, en los puestos de control se mostrará bandera blanca y/o el cartel con la indicación "S C".

El vehículo de seguridad, con sus rotativos destellantes encendidos, se incorporará al circuito siempre desde la salida del pit lane, sin importar dónde se encuentra el líder de la carrera. Todos los pilotos se alinearán detrás del vehículo de seguridad. Todo adelantamiento está prohibido.

Durante la intervención del Safety Car, las motocicletas en carrera podrán detenerse en sus boxees, pero sólo podrán volver a la pista en los espacios de tiempo en que el semáforo de final de pit-lane se encuentre con luz verde. El semáforo solo permanecerá encendido en verde durante breves instantes (unos 10 segundos) tras el paso del último participante que se encuentre en la fila que sigue al Safety Car.

Cuando el Director de carrera considere que las causas que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenará al Safety Car retirarse. Los pilotos no podrán adelantar hasta rebasar por primera vez la curva de final de recta y solo una vez que el Safety Car abandone la pista. Todas las vueltas cubiertas mientras se encuentra el vehículo de seguridad en operación contarán para la clasificación de la carrera.

## Artículo 27. INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS

Cuando fuera necesario interrumpir la carrera o los entrenamientos a causa de una obstrucción de la pista por un accidente, o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de pit lane.

La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera. Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada:

Todos los pilotos reducirán su velocidad, estando prohibido adelantar bajo pena de exclusión. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- 1) Otros pilotos o vehículos de intervención podrán encontrarse en la pista.
- 2) El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- 3) Las condiciones atmosféricas habrán podido convertir el circuito en intransitable a gran velocidad.

Durante los entrenamientos, todos los pilotos regresarán lentamente a sus boxees respectivos, y las motocicletas que hayan quedado abandonadas en el circuito serán recuperadas y transportadas al paddock para ser entregadas a los

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



equipos.

Durante la carrera, todos los pilotos deberán volver lentamente a la parrilla, al pit lane o al parque cerrado, según las instrucciones de los Comisarios de pista, sabiendo que la clasificación de la carrera hasta ese momento será la clasificación del final de la vuelta anterior a aquella en el transcurso de la cual ha sido dada la señal de parada, incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempo en las que hubieran incurrido los participantes durante el desarrollo de la carrera. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes de que la señal de parada sea dada.

CASO A: Menos de dos vueltas completas. Para la nueva salida, se aplicará el artículo 29.1.

CASO B: Dos vueltas completas o más, pero menos de los dos tercios del tiempo de duración total de la carrera. Para la nueva salida, se aplicará el artículo 29.2

CASO C: Cuando se han cubierto dos tercios o más del total del tiempo de la carrera. Los pilotos se dirigirán directamente hacia el parque cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes de que la carrera haya sido interrumpida.

Si una carrera es suspendida a causa de los casos previstos en el presente artículo sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el caso A, la mitad en el caso B y la totalidad de puntos en el caso C.

## Artículo 28.- NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA

### 29.1. Caso A

- La salida original será considerada nula y sin valor.
- La longitud de la nueva carrera será la distancia designada por la organización.
- Las motocicletas deberán ser depositadas en el parque cerrado; todas las motocicletas, tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en los boxees por reparación, relevo o repostaje.
- La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida.
- El puesto de cualquier motocicleta que no pueda tomar la nueva salida quedará vacante.
- Los pilotos calificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen.

### 29.2. Caso B

- La carrera será considerada como realizada en dos partes, considerándose acabada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la Línea por última vez antes de que la carrera se haya parado.
- La duración de la segunda parte será la designada por la organización. La clasificación de la carrera total será establecida por la suma de los resultados de las partes.
- La parrilla para la segunda parte será una parrilla standard con los pilotos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- Todas las motocicletas volverán o boxees.
- La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida y la duración de la segunda parte de la carrera.
- Los equipos podrán realizar sobre sus motocicletas cuantas operaciones estimen oportuno dentro de sus boxees.
- Solamente serán admitidas a la nueva salida las motocicletas que no hubieran abandonado la carrera en la primera parte.

### 29.3. En los casos A) y B):

Si no fuera posible concluir la carrera, se adjudicarán los trofeos según la clasificación anterior al último paso por meta.

## Artículo 29 - LLEGADA

Cuando se cumpla el tiempo previsto para la carrera, el Director de Carrera mostrará la bandera a cuadros, a partir del paso de la moto que se encuentre en cabeza.

Los pilotos que franqueen la línea de llegada una vez finalizada la carrera, deberán efectuar todavía una vuelta completa a la pista a velocidad moderada sin detenerse salvo en caso de avería.

Seguidamente conducirán inmediatamente sus motocicletas al parque cerrado, donde permanecerán estacionadas a disposición de los Comisarios Técnicos para su verificación, prohibiéndose cualquier manipulación de la motocicleta desde el momento de la llegada de carrera hasta su salida del parque cerrado. El parque cerrado estará claramente señalizado.

## Artículo 30 - VERIFICACIÓN FINAL

Una vez terminada la carrera y depositadas las motocicletas en el parque cerrado, los Comisarios Técnicos procederán a las pertinentes comprobaciones, ya sea de oficio o como consecuencia de reclamaciones. No depositar la motocicleta en el parque cerrado, implica la EXCLUSIÓN. En el caso de verificación de oficio o reclamación, la motocicleta objeto de la misma podrá ser trasladada al local previsto a tal efecto por la Organización para su comprobación.

El equipo objeto de una reclamación o de una verificación de oficio deberá poner a disposición de los Comisarios Técnicos, como máximo 30 minutos después de finalizada la carrera, los mecánicos y medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta. Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrán implicar la EXCLUSIÓN.

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



## **Artículo 31 - CLASIFICACIONES FINALES**

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas.

Será condición ineludible para clasificarse rebasar la línea de meta dentro de los 5 minutos siguientes después de haberse mostrado la bandera a cuadros por primera vez. En caso de final prematuro de la carrera, la clasificación será establecida en base al último paso completo de todos los pilotos siempre que entren por sus medios en el parque cerrado.

En el caso de que varias motocicletas, al término de la carrera, se encuentren en la misma vuelta, la clasificación se establecerá teniendo en cuenta el orden de paso de los participantes en la vuelta completa precedente al cumplimiento del tiempo total.

La clasificación será considerada oficial en el momento que sea aprobada por el Jurado y publicada en el tablón oficial de anuncios.

## **Artículo 32 - PROCLAMACIÓN de VENCEDORES**

El acto de proclamación de vencedores tendrá lugar al final de la prueba. Todos los ganadores que suban al podio, deberán llevar la gorra de Michelin.

## **Artículo 33 - PUBLICIDAD**

La Organización desea contar con cualquier club, peña u organismo que pueda hacer pública la existencia de esta prueba para el uso y disfrute de los aficionados y pilotos.

## **Artículo 34 – PREMIOS Y PUNTOS**

Con carácter general, la Organización otorgará TROFEOS a los tres primeros equipos clasificados de cada categoría.

## **Artículo 35 - SUSPENSIÓN o APLAZAMIENTO**

La Organización se reserva el derecho, si circunstancias excepcionales le obligaran a ello, a suspender o aplazar la prueba, sin obligación de indemnización a los participantes, devolviéndose los derechos de inscripción a éstos, a excepción de aquellos que estuvieran conformes con una segunda fecha señalada, dando cuenta inmediata a las autoridades federativas sobre dichas circunstancias.

## **Artículo 36 - RESPONSABILIDAD y SEGUROS**

La Organización declina toda responsabilidad por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los pilotos, mecánicos, asistencia o público en general, así como motocicletas, accesorios y demás materiales, ya sea por ésta o cualquier otra causa, y que se produzca con ocasión del desarrollo de la competición.

No obstante, la posesión de licencia federativa nacional (homologada) o territorial (homologada) cubre a los pilotos de los eventuales riesgos que conlleva la participación en esta competición.

Por su parte, la Organización tiene suscrito un seguro de responsabilidad civil sobre los participantes, oficiales y público en general en caso de accidente ocurrido en el transcurso de la manifestación, según se estipula en el Código Deportivo de la FIM (art. 110.1).

## **Artículo 37 - PENALIZACIONES**

Corresponde al Jurado o al Director de Carrera sancionar las infracciones del presente reglamento, Códigos Deportivos o Reglamentos Técnicos de la FIM o de la RFME cometidas por los participantes o miembros de los equipos, así como determinar la gravedad de las mismas. Las sanciones aplicables podrán ser: Advertencias, descuento de vueltas de carrera, exclusión, desclasificación, cambio de categoría, económicas.

Penalizaciones:

Art /Infracciones/Sanciones/Reincidencias

5/ Adelantar con señales de peligro/pit stop/Exclusión

5/ No hacer caso a la bandera negra/Exclusión

9/ No comunicar las reparaciones o cambios de piezas/Advertencia/1 vuelta

10/ No portar los brazaletes o pulseras/Advertencia/Exclusión

11/ No superar los controles médicos/Exclusión

13/ Cambio de piezas no autorizadas/3 vueltas.

16/ No superar las verificaciones administrativas/Exclusión

17/ No presentarse a las Verificaciones Técnicas/Exclusión

17/ No superar las verificaciones técnicas/Exclusión

18/ Conducta antideportiva/Exclusión

18/ Circular en sentido inverso al de carrera/Exclusión

18/ Abandonar la motocicleta/Advertencia/Exclusión

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



- 18/ No respetar el límite de velocidad en los viales/1 vuelta/Exclusión
- 18/ Tener 2 motos en pit-lane/1 vuelta.
- 19/ No respetar el límite de velocidad en pit lane/Advertencia/1 vuelta/Exclusión
- 19/ Más de 5 personas en el pasillo de señalización/Advertencia/pit stop
- 20/ Mantener el motor en marcha en las paradas en box/Advertencia/2 vueltas
- 21/ Realizar los relevos fuera de la zona asignada/1 vuelta
- 21/ Incumplir los tiempos de relevos/1 vuelta por cada 10 % o fracción.
- 21/ No respetar las normas sobre el cambio de transponder en los cambios de moto/ 1 puesto.
- 22/ Repostar sin parar el motor/1 vueltas/4 vueltas
- 22/ Repostar fuera de las zonas asignadas/2 vueltas/Exclusión
- 24/ No asistir al briefing pre-carrera/10 puestos atrás en la parrilla de salida.
- 25/ No mantener el orden y la limpieza en pit lane y box/Advertencia/30 euros
- 26/ Arrancar la motocicleta con baterías adicionales/1 vuelta
- 26/ Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida/1 pit stop.
- 26/ Recibir ayuda no autorizada en la salida/1 pit stop.
- 26/ Miembro del equipo que pise la pista tras dar bandera de salida/1 pit stop.
- 27/ Adelantar al Safety Car durante las neutralizaciones/4 vueltas/Exclusión
- 27/ Adelantar o no circular en línea detrás del Safety Car/1 pit stop/4 vueltas
- 31/ No ingresar la motocicleta en parque cerrado/Exclusión
- 31/ No poner a disposición de los Comisarios Técnicos los medios y/o mecánicos en un plazo de 30 minutos tras la finalización de la carrera/Exclusión
- 38/ Incumplir una sanción económica/Exclusión

El Jurado se reserva el derecho de aumentar las sanciones en función de la gravedad de la infracción, etc. Las sanciones con "pit stop" obligarán al piloto que corresponda a entrar en pit-lane y parar ante el semáforo de incorporación el tiempo que estime el Jurado.

Todas las sanciones impuestas a los equipos serán comunicadas de inmediato al Jefe de equipo por la Organización mediante el Servicio de Atención a los participantes (Torre de control). Las sanciones económicas deberán ser pagadas en el momento de ser comunicadas oficialmente. El impago supondrá la EXCLUSIÓN del equipo. Los derechos sobre las sanciones económicas quedan a disposición de la Organización.

## **Artículo 38 - RECLAMACIONES**

Según artículo reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art. 11.

Recurso de Apelación, según artículo reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art. 11.1.

## **Artículo 39 - INTERPRETACIÓN y JURISDICCIÓN**

La competición se desarrollará conforme al presente Reglamento y al reglamento particular de cada una de las pruebas. En lo referente a los puntos no reflejados por este reglamento se aplicará el Código Deportivo Internacional de la FIM, RFME y FCM. Corresponde a los Comisarios Deportivos en primera instancia, y a la FCM en segunda instancia, la interpretación del presente Reglamento y de las eventuales decisiones o anexos emitidos por la Organización. El único reglamento oficial es el aprobado por la FCM.

## **Artículo 40 - ACEPTACIÓN y RENUNCIA**

Los equipos, Jefes de Equipo y pilotos, por el hecho de tramitar su inscripción, asumirán el perfecto conocimiento del presente reglamento, así como su total aceptación, sometiéndose a todas las decisiones y sanciones adoptadas por la FCM, el Jurado y la Organización.

Independientemente de las prescripciones del Código Deportivo de la FIM, los equipos y pilotos, por el sólo hecho de participar, renuncian a todos los derechos de recurso contra la Organización, sus representantes, oficiales, etc., ya sea por arbitraje, ante un tribunal, o por alguna otra causa no prevista en el Código FIM, por todos los daños a los que podrían estar expuestos como consecuencia de todo acto u omisión por parte de la Organización, sus representantes u oficiales, en la aplicación de estos reglamentos o de aquellos que podrían establecerse a continuación, o por las causas que pudieran derivarse.

## **Artículo 41 - INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS**

Como anexo o anexos al presente Reglamento, la Organización facilitará con la debida antelación a los participantes unas instrucciones complementarias a efectos de una mejor aplicación del mismo. Estas instrucciones complementarias serán de obligado cumplimiento para los participantes.

## **Artículo 42 - APROBACIÓN del REGLAMENTO**

El presente Reglamento se propondrá para su aprobación en la Federación Catalana de Motociclismo.

# REGLAMENT GENERAL COPA CATALANA DE RESISTENCIA DE CLASSIQUES D'ASFALT



## **Artículo 43 – PUNTUACIÓN CARRERA**

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

## **Artículo 44- EMPATE A PUNTOS AL FINAL DEL CAMPEONATO**

Según artículo reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art. 13.

## **Artículo 45- CAMBIOS DE REGLAMENTO**

La organización se guarda el derecho de hacer algún cambio en el reglamento y será publicado como anexo numerado a este reglamento.