



REGLAMENTO DEPORTIVO

TROFEO CATALAN RODI ENDURANCE 2015.

- Art. 1.- CONVOCATORIA.
- Art. 2.- ORGANIZACIÓN.
- Art. 3.- SECRETARIA de CARRERA.
- Art. 4.- DURACIÓN CARRERAS.
- Art. 5.- SEÑALES.
- Art. 6.- LICENCIAS.
- Art. 7.- LISTA DE EXCLUSIONES.
- Art. 8.- CATEGORIAS.
- Art. 9.- EQUIPO.
- Art. 10.- EQUIPAMIENTO PILOTOS.
- Art. 11.- CONTROL MÉDICO.
- Art. 12.- MOTOCICLETES ADMITIDAS.
- Art. 13.- REGLAMENTO TÉCNIC PARTICULAR.
- Art. 14.- INSCRIPCIONES.
- Art. 15.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.
- Art. 16.- VERIFICACIONES TÉCNICAS.
- Art. 17.- COMPORTAMIENTO en PISTA.
- Art. 18.- COMPORTAMIENTO en PIT LANE.
- Art. 19.- COMPORTAMIENTO en BOXES.
- Art. 20.- RELEVOS.
- Art. 21.- ABASTECIMIENTO de CARBURANTE.
- Art. 22.- ENTRENAMIENTOS.
- Art. 23.- BRIEFING/CESIÓN INFORMATIVA.
- Art. 24.- EQUIPOS CLASIFICADOS para la CARRERA.
- Art. 25.- PROCEDIMIENTO de SALIDA.
- Art. 26.- NEUTRALIZACIÓN.
- Art. 27.- INTERRUPCIÓN de la CARRERA o de los ENTRENAMIENTOS.
- Art. 28.- NUEVA SALIDA de una CARRERA.
- Art. 29.- LLEGADA.
- Art. 30.- VERIFICACIÓN FINAL.
- Art. 31.- CLASIFICACIONES FINALES.
- Art. 32.- PROCLAMACIÓN de VENCEDORES.
- Art. 33.- PUBLICIDAD.
- Art. 34.- PREMIOS.
- Art. 35.- SUSPENSIÓN o APLAZAMIENTO.
- Art. 36.- RESPONSABILIDAD y SEGUROS.
- Art. 37.- PENALIZACIONES.
- Art. 38.- RECLAMACIONES.
- Art. 39.- INTERPRETACIÓN y JURISDICCIÓN.
- Art. 40.- ACEPTACIÓN y RENUNCIA.
- Art. 41.- INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS.
- Art. 42.- APROBACIÓN del REGLAMENTO.
- Art. 43.- PUNTUACIÓN CARRERA y CAMPEONATO.
- Art. 44.- EMPATE a PUNTOS al FINAL del CAMPEONATO.
- Art. 45.- CAMBIOS DE REGLAMENTO.



Art. 1.- CONVOCATORIA.

La FCM y Rodi Motor Services, convocan la Trofeo Catalan Rodi Endurance, de acuerdo con el siguiente Reglamento. Este Trofeo se realiza con el espíritu de proporcionar a los aficionados la posibilidad de participar en carreras con la única finalidad de divertirse, si bien es cierto que puede servir de entrenamientos, siempre con el respeto a aquellos que no son ni quieren ser profesionales.

Art. 2.-ORGANIZACIÓN.

Con carácter general (información, publicidad, etc...), la organización FCM y Rodi.
Teléfono de contacto: 902 126017 (Rodi) / 93 4151184 (FCM)
E-mail: rodimoto@rodi.es / fcm@fcm.cat

Art. 3.- SECRETARIA de CARRERA.

Durante la celebración de la carrera será la secretaria situada en el mismo circuito.

Art.4.-DURACIÓN CARRERA.

El Trofeo constará de tres carreras de 3 horas de duración, 2 en el Circuito de Alcarra, y 1 en el Circuito de Castellolí.

Art.5.- SEÑALES.

Durante todo el desarrollo de la competición, los pilotos tendrán que observar y acatar rigurosamente las indicaciones según el Reglamento R.F.M.E 021 Y 022. La no observación de las señales será sancionada.

Art. 6.- LICENCIAS.

Pueden tomar parte en la prueba, pilotos federados con licencia homologada, Catalana o Social de la F.C.M. excepto los pilotos en activo relacionados a continuación. Los pilotos no federados tendrán que tramitar la licencia Social correspondiente, 3 días antes de la prueba. Esta licencia Social puede ser anual o para una sola prueba.

Edad mínima: 15 años categoría 600cc.
 17 años categoría 1000cc.

Art. 7.- LISTA DE EXCLUSIONES.

Será motivo de exclusión o de impedimento su participación si un piloto no lleva los neumáticos indicados en el Reglamento Técnico, en las verificaciones Técnicas, Cronos y Carrera (Solo en la Categoría Amateur).
La Categoría Superproducción es libre de neumáticos.



Art. 8.- CLASES Y CATEGORIAS.

Se establecerán las siguientes categorías:

600 cc Amateur
1000 cc Amateur
600 cc Superproducción
1000 cc Superproducción

Cilindradas:

600cc + 600cc participa en la categoría 600cc
600cc + 750cc participa en la categoría 1000cc
600cc + 1000cc participa en la categoría 1000cc
1000cc + 1000cc participa en la categoría 1000cc
En la categoría Superproducción solo se podrá utilizar una moto.

Art. 9.- EQUIPO.

Todos los equipos estarán formados por 2 o 3 pilotos. La inscripción de los equipos de 2 pilotos será de 250€ y los equipos de 3 pilotos 300€. En la categoría Amateur está permitido que cada piloto participe con su motocicleta, sólo tendrán que cambiar el transponder. En la categoría Superproducción solo se puede correr con una moto por equipo.

Cada equipo designará un jefe de equipo, que podrá ser uno de los pilotos. El jefe de equipo será el responsable frente la Organización y el Jurado con carácter general verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones, cambios de piloto en la composición del equipo, etc...En el caso que el jefe de equipo sea uno de los pilotos, se tendrá que nombrar un sustituto porque en el caso que este sea requerido por el Jurado o el Director de Carrera y se encuentre pilotando en un relevo, sea el sustituto que tome la función.

Entre otras, se le atribuye las siguientes tareas: .Formalizar las inscripciones
.Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
.Comunicar la lista definitiva de pilotos.
.Comunicar los cambios de piezas, abastecimientos etc...
.Firmar el justificante de recepción de los comunicados y sanciones.
.Asistir al briefing /sesión informativa pre-carrera.
.Presentar reclamaciones.

Art.10.-EQUIPAMIENTO PILOTOS

Durante el desarrollo de la competición, los pilotos tendrán que llevar casco, guantes, botas y estar totalmente vestidos con mono de piel. Todos estos elementos tendrán que ir perfectamente abrochados. En el caso de inclemencias meteorológicas, los pilotos podrán colocar encima de los elementos anteriormente mencionados piezas contra el frío o el agua.

Art.11.-CONTROL MÉDICO

Los pilotos podrán ser sometidos a un reconocimiento médico previo a la salida por el servicio médico de la organización. Durante el desarrollo de la competición, la Organización se reserva el derecho de someter a control médico a cualquier piloto participante, especialmente en caso de accidente, en plena potestad para decidir sobre la tornada a la competición de los participantes el estado físico no sea el adecuado.

Queda prohibido a los pilotos el consumo de bebidas alcohólicas o drogas durante el desarrollo de la competición. El consumo de estas puede ser motivo de expulsión de la competición.



Art.12.-MOTOCICLETAS ADMITIDAS.

Las motocicletas admitidas serán aquellas cuales características originales sean:

Clase 600.

La anchura de la llanta de la rueda trasera tiene que ser mínimo 5'5 pulgadas

Superior a 400cc. y hasta 600cc. de 4 tiempos y 4 cilindros.

Superior a 500cc. y hasta 675cc. de 4 tiempos y 3 cilindros.

Superior a 600cc. y hasta 750cc. de 4 tiempos y 2 cilindros.

Clase 1000.

La anchura de la llanta de la rueda trasera tiene que ser mínimo 5'5 pulgadas

Superior a 600cc. de 4 tiempos y 4 cilindros.

Superior a 750cc. de 4 tiempos y 3 cilindros.

Superior a 850cc. de 4 tiempos y 2 cilindros.

Art. 13.- REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR.

Según Art. 12 del Reglamento Técnico de la Trofeo Catalan Rodi Endurance.

Art.14.- INSCRIPCIONES.

Se realizarán a través de la web de Rodi

www.rodies.com o de la www.fcm.cat/web

Precio: **250 €** equipos de 2 pilotos

Precio: **300 €** equipos de 3 pilotos (250€ en la inscripción online + 50€ en el circuito)

En el precio de la inscripción no está incluido el box.

Art. 15.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

Las verificaciones administrativas tendrán lugar en la oficina de Carrera o en otro lugar designado por la organización el día de la prueba. Este trámite es obligatorio y tiene que ser realizado por el piloto acompañado de los siguientes documentos:

.Licencia y D.N.I

.Una vez finalizada la verificación, le será entregada la ficha de Verificación Técnica, las pulseras, pases y horarios previstos.



Art.16.-VERIFICACIONES TÉCNICAS

Según el Art. 15 del Reglamento Técnico de la Trofeo Catalan Rodi Endurance

Art.17.-COMPORTAMIENTO PISTA

Queda terminantemente prohibido circular en dirección opuesta al sentido de la carrera. En caso de incidente o avería, el piloto tendrá que dirigir su motocicleta fuera de pista, en el lugar donde no suponga un peligro para el 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 el objetivo de utilizar el vial de servicio interior. Si cuenta con material y herramientas, podrá, una vez en el vial de servicio, proceder a la reparación de dicha motocicleta.

En el caso que el piloto opte por dirigirse a boxes o línea de salida (en la última vuelta) lo indicará a los oficiales de pista y utilizará el vial de servicio o otros viales de acceso rápido a boxes (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 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 comporten un riesgo para el resto de 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, el jurado, el Director de Carrera, sus adjuntos o los oficiales de pista. En el caso que un piloto padezca una salida de pista, los oficiales de pista o otros cargos oficiales de la organización podrán facilitar ayuda para que pueda volver esta a pista, siempre y cuando a su parecer las circunstancias de la carrera lo permitan y que las condiciones de la motocicleta y del piloto lo permitan. La reincorporación a la carrera tiene que ser en el mismo punto donde se había producido la salida. El Director de Carrera o sus adjuntos podrán parar una motocicleta y a su piloto si este ha cometido una infracción o su estado pueda ocasionar un serio peligro para el propio piloto o para la resta de los participantes. Una bandera negra o negra con un círculo naranja y el dorsal de la motocicleta mostrados en la línea de llegada indicarán al piloto que debe detenerse.

Si después de dos vueltas el piloto no se detiene en boxes, la Organización se dirigirá al Jefe de Equipo para que este ordene la parada inmediata de su motocicleta. Los motivos de esta decisión serán debidamente comunicados al jefe de equipo. No está permitido poner en las motocicletas cualquier elemento que no haya pasado antes por las verificaciones técnicas, por ejemplo, cámaras de video, etc.... Si está permitida la utilización de elementos como lap-timers o similares, siempre y cuando hayan pasado la verificación técnica.



Art. 18.- COMPORTAMIENTO EN PIT-LANE

La velocidad máxima de las motocicletas a su paso por pit-lane es de 60 km/h. Durante el desarrollo de la competición solo podrán permanecer en los boxes y en pit-lane las personas debidamente acreditadas. En pit-lane está terminantemente prohibida la circulación de personas menores de 16 años. La Organización podrá hacer desalojar de esta zona a todas aquellas personas las cuales no estén debidamente justificadas. En el pasillo de señalización podrán permanecer un máximo de tres personas acreditadas por el equipo, para tareas de información, cronometraje, etc... En cualquier caso tendrán que situarse exclusivamente delante del box asignado. No podrán depositar ni instalar ningún elemento que dificulte la circulación fluida de personas por este pasillo, ni fijar en el muro cualquier elemento que sobrepase la vertical de la barandilla que da a pit-lane ni la vertical que da al muro de la pista. Las conexiones o las tomas de corriente eléctrica situadas en el muro (compartidas por los equipos) tendrán que 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 boxes y pit-lane. Mientras no se esté realizando una asistencia en la motocicleta, el área de trabajo de pit-lane tendrá que estar limpia de materiales, herramientas y objetos. Solo se permitirá las siguientes asistencias sobre la motocicleta en el área de trabajo de pit-lane: repostajes, operaciones de mantenimiento y reglajes externos (transmisiones secundarias, cables, frenos, neumáticos).

En estas acciones, excepto en las de repostaje, solo está autorizada la intervención de hasta cuatro (4) personas a la vez.

Otras intervenciones que supongan una reparación se tendrán que realizar en el interior del box. En el caso que una intervención sobre la moto suponga un vertido de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo de pit-lane, la motocicleta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada. Para poner en marcha y volver a pista, en el caso de no utilizar medios mecánicos propios, dos personas podrán ayudar al piloto (sobre la moto) a empujar la motocicleta hasta final de pit-lane (semáforo de salida de pit-lane). Está prohibida la puesta en marcha con baterías adicionales. Si un piloto a la salida de su box tiene problemas con su motocicleta en el carril de aceleración, podrá volver para su box con el motor parado, por la zona de trabajo y bajo la protección de un oficial de boxes, sin efectuar ninguna maniobra que suponga peligro para el resto de participantes. Esta maniobra no será penalizada. Los pilotos que se dirigen al final de pit-lane para volver a pista tendrán que observar las señales del semáforo de salida y en su entrada a pista controlar el paso de las otras motocicletas.

Art.19.-COMPORTAMIENTO EN BOXES.

En las paradas en el box o pit lane, el piloto tendrá en todos los casos que 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 tendrá que permanecer siempre abierta, por el contrario, la de paddock tendrá que permanecer cerrada. Todo cambio de aceite y limpieza de motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box. Después de esta operación el jefe de equipo se tendrá que hacerse cargo que esta zona quede completamente limpia. Las reparaciones en las que haya de intervenir soldadura de cualquier tipo, se tendrán que realizar obligatoriamente en el box asignado por la organización, y el acceso se realizará por el parque de corredores. La maquinaria de soldadura tendrá que ser aportada por los participantes. La pieza o motocicleta (sin el depósito) será trasladada a este box para ser reparada bajo el control de un Oficial Técnico de la Organización. Un mal comportamiento de los acompañantes o mecánicos en boxes o pit-lane será siempre responsabilidad de el equipo y por tanto sancionable por el jurado.



Art. 20.- RELEVOS.

En las paradas a box o pit-lane, por relevos o cualquier otro motivo, el piloto tendrá, en todos los casos, detener el motor de la motocicleta.

Las motocicletas tienen que ser conducidas por todos los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje, con la excepción de que la salida corresponderá al piloto que muestre la pulsera amarilla. Cada piloto no podrá rodar más de: 70 minutos en la categoría de Superproducción o 50 minutos en el resto de categorías, de forma interrumpida, y todo piloto tiene que descansar el 50 % del tiempo que haya estado en pista. Los relevos solo se podrán realizar en la puerta de pit-lane del box asignado obligatoriamente a cada equipo, excepto en el caso de caída cuando podrá continuar otro piloto, desde la puerta del parque de corredores del box o desde el lugar donde se abandonó la motocicleta, si el piloto que ha caído no puede continuar.

Cuando un equipo, por causa de fuerza mayor, se encuentre con un solo piloto después de la Verificación Administrativa, este podrá realizar toda la carrera solo, respetando el tiempo máximo de conducción interrumpida y el tiempo de descanso.

Las categorías 600cc y 1000cc Amateur tendrán un tiempo de 3 minutos mínimo de parada cada vez que entren en pit-lane.

Art. 21.- ABASTECIMIENTO de CARBURANTE.

El carburante utilizado por las motocicletas será pagado por cada uno de los equipos participantes. En las operaciones de repostaje no podrán participar más de dos (2) personas, sin contar los pilotos que efectúen el relevo. Quedan prohibidos aquellos sistemas de abastecimiento que, según al parecer de los Oficiales de pit-lane, puedan ocasionar situaciones de peligro para sus propios usuarios y para el resto de equipos.

La frecuencia en los abastecimientos es libre. La operación de abastecimiento debe hacerse en la puerta de pit-lane del box asignado al equipo. Todo abastecimiento fuera de esta zona, será penalizado. Durante la operación del abastecimiento, la motocicleta tiene que tener el motor parado y estará situada sobre el caballete central de manera que permanecerá estable verticalmente sin necesidad de ayuda. El piloto no puede estar sobre la motocicleta. Las operaciones de abastecimiento y las de mantenimiento, limpieza o reparaciones no se podrán llevar a término simultáneamente. Durante el repostaje todos los miembros del equipo tienen que estar a 2 metros de la motocicleta excepto las dos personas encargadas de la operación. Está prohibido el abastecimiento mediante el cambio de depósito.

Para la operación de repostaje es recomendable la utilización de ropa ignífuga. La cantidad máxima de combustible almacenada en el interior del box tanto durante los entrenamientos como durante la carrera no tendrá que superar, en ningún caso, los 50 litros...

Este carburante tendrá que ser almacenado obligatoriamente en contenedores metálicos y de un máximo de 25 litros cada uno.



Art. 22.- ENTRENAMIENTOS.

Los entrenamientos tendrán lugar el mismo día de la prueba y la duración mínima será de 55 minutos de sesión libre y cronometrada. Puede hacer los entrenamientos cualquier piloto del equipo, aunque es aconsejable (obligatorio) que todos los pilotos del equipo tomen una parte.

Art. 23.- BRIEFING/SESIÓN INFORMATIVA.

Todos los Jefes de Equipo y pilotos tendrán que asistir al briefing/ sesión informativa convocada por la Organización, donde se realizará un control de firmas. La no asistencia a esta sesión será penalizada relegando el equipo al final de la parrilla de salida, empezando por el equipo mejor clasificado.

Art. 24.- EQUIPOS CLASIFICADOS PARA CARRERA

El orden de salida de los equipos se determinará en función del mejor tiempo realizado en los entrenamientos cronometrados, según la clasificación general. En el caso que diversos equipos hayan realizado el mismo tiempo, se dará prioridad al segundo mejor tiempo durante los entrenamientos cronometrados.

Art. 25.- PROCEDIMIENTO de SALIDA.

La salida será tipo Le Mans. Solo 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, tendrán que acceder a la línea de salida después de una vuelta de reconocimiento o a través de la puerta del muro de pit-lane y ocupar su posición. Una vez en la línea de salida, quedarán totalmente prohibidas las reparaciones o reposiciones de carburante.

En el caso que una motocicleta situada en la línea de salida necesitara una reparación, tendrá que acceder a pit-lane por las puertas de acceso que se designen a este efecto. Estas reparaciones tendrán lugar en el box correspondiente de cada equipo.

Un piloto o mecánico del equipo tendrá que permanecer como ayudante al lado de la motocicleta desde el cartel de 1 minuto por vuelta de calentamiento hasta la salida de la prueba. El ayudante puede sostener la motocicleta únicamente por la parte posterior de la misma, si 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 la salida.

Cada piloto tendrá que poner el motor en marcha e iniciar las vueltas de calentamiento. Todas las motocicletas se alinearán detrás del Safety Car, una detrás de otra, conservando su posición de salida.

En caso de no haber podido iniciar la vuelta de precalentamiento, se tendrá que entrar en boxes por la salida de pit-lane (en todos los casos con la moto parada). 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, tendrá que dirigirse inmediatamente a su box- Queda estrictamente prohibido situarse en la parrilla de salida con la intención de retardar la salida.



En el caso de llegar con retraso a la parrilla de salida, después de haber salido el Safety Car, tendrá que dirigirse obligatoriamente a pit-lane, desde el cual podrá tomar la salida retardada. La salida de cada una de las pruebas será dada mediante la bandera nacional. Cada piloto tendrá que 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 salida, será sancionado. El ayudante solo 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 toda esta ayuda, el piloto no ha podido poner en marcha su motocicleta antes de llegar al final de pit-lane o al minuto siguiente a la salida, tendrá que dirigirse a su box con el motor parado, bajo la ayuda y control de los Comisarios de Boxes. Una vez reparada la motocicleta, el piloto podrá tomar la salida por el final de pit-lane. Después del paso de la totalidad de los componentes de la parrilla por delante del final de pit-lane, se dará una salida retardada con el semáforo verde a los pilotos que estén esperando. Todas las infracciones serán comunicadas lo más pronto posible a los Jefes de Equipo.

Art.26.- NEUTRALIZACIÓN.

Si durante la carrera se produjera un incidente (condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquiera) que comprometiera la seguridad, o hiciera posible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera puede decidir la neutralización utilizando un vehículo de seguridad (Safety Car) Cuando este vehículo entre en pista, y a partir de este momento, en los puntos de control se mostrará bandera blanca y/o el cartel con la indicación "SC". El vehículo de seguridad, con sus rotativos destellantes encendidos, se incorporará al circuito siempre desde la salida de pit-lane, sin importar donde se encuentre el líder de la carrera. Todos los pilotos se alinearán detrás del vehículo de seguridad. Todo adelanto está prohibido.

Durante la intervención del Safety Car, las motocicletas en carrera podrán detenerse en sus box, pero solo 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) después del 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 que se retire. Los pilotos no podrán avanzar hasta sobrepasar por primera vez la **línea de salida con el semáforo verde** y solo cuando el Safety Car haya abandonado la pista. Todas las vueltas cubiertas mientras se encuentre el vehículo de seguridad en operación, contarán para la clasificación de la carrera.

Art. 27. INTERRUPCIÓN de la CARRERA o de los ENTRENAMIENTOS.

Cuando sea 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 o por otras razones que hagan imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que se despliegue una bandera roja en la línea de salida. Simultáneamente, otras bandera rojas serán desplegadas en todos los lugares 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 haya sido dada la señal de detener la carrera:



Todos los pilotos reducirán su velocidad, estando prohibido avanzar bajo pena de exclusión. Todos los participantes tendrán en cuenta que:

- 1.- Se podrán encontrar en la pista otros pilotos o vehículos.
- 2.- El circuito se puede encontrar completamente bloqueado u obstruido por causa de un accidente.
- 3.- Las condiciones atmosféricas han podido convertir el circuito en intransitable a gran velocidad. Durante los entrenamientos, todos los pilotos volverán lentamente a sus box respectivos, y las motocicletas que hayan quedado abandonadas en el circuito serán recuperadas y transportadas al paddock para ser entregadas a los equipos. Durante la carrera, todos los pilotos tendrán que volver lentamente a la parrilla, a pit-lane o al parque cerrado, según las instrucciones de los Comisarios de Pista, sabiendo que la clasificación de la carrera hasta este momento será la clasificación del final de la vuelta anterior a aquella en el transcurso de la cual ha estado dada la señal de parada, incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempos en que hayan incurrido los participantes durante el desarrollo de la carrera.

El procedimiento a seguir varía según el nombre de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes de que sea dada la señal de parada.

CASO A: Menos de dos vueltas completas. Para la nueva salida, se aplicará el Art. 28.1.

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 Art. 28.2.

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 y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya estado interrumpida. Si una carrera es suspendida debido a los supuestos previstos en este 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.

Art. 28.- NUEVA SALIDA de una CARRERA.

28.1. Caso A.

- a) La salida original será considerada nula y sin valor.
- b) La longitud de la nueva carrera será la distancia asignada por la Organización
- c) Las motocicletas tienen que ser depositadas en el parque cerrado; todas las motocicletas, tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en los box por reparación, relevo o abastecimiento.
- d) La Organización tiene que informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida.
- e) El lugar de cualquier motocicleta que no pueda tomar la nueva salida quedará vacante.
- f) Los pilotos cualificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen

28.2. Caso B.

- a) La carrera se considera realizada en dos partes, considerando terminada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la línea por última vez antes de que la carrera se haya detenido.
- b) 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
- c) La parrilla para la segunda parte será una parrilla estándar con los pilotos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- d) Todas las motocicletas volverán a boxes.
- e) La Organización debe informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida y la duración de la segunda parte de la carrera.



f) Los equipos podrán realizar sobre sus motocicletas todas las operaciones que estimen oportuno dentro de sus boxes.

g) Sólo serán admitidas a la nueva salida las motocicletas que no hubieran abandonado la carrera en la primera parte.

28.3. En los casos A y B:

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

Art. 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 en el parque cerrado, donde permanecerán estacionadas a disposición de los Comisarios Técnicos para su verificación, prohibiendo 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.

Art. 30 - VERIFICACIÓN FINAL.

Según el Art. 30 del Reglamento Técnico de la Trofeo Catalan Rodi Endurance.

Art. 31.- CLASIFICACIONES FINALES.

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

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

En caso de que varias motocicletas, al final 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.

Para que un equipo sea considerado clasificado deberá haber cumplido como mínimo el 75% de las vueltas efectuadas por el equipo vencedor.

Art. 32.- PROCLAMACIÓN de GANADORES.

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

La no presencia en el podio de un piloto (excepto para temas médicos justificados) podrá llegar a ser sancionada con la pérdida del 50% de los puntos obtenidos

Art. 33.- PUBLICIDAD.

La Organización quiere contar con cualquier club, peña u organismo que pueda hacer pública la existencia de esta prueba para el uso de los aficionados y pilotos. Será obligatorio llevar la publicidad que decida la Organización, en caso de no aceptarla se abonará 150 €.

Los Dorsales no serán entregados por la Organización.

Todas las motocicletas deberán llevar el dorsal de color negro, amarillo o blanco y los números de un color que resalte. Cada moto debe llevar mínimo 2 dorsales



Art. 34.- PREMIOS y PUNTOS.

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

Art. 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, devolviendo los derechos de inscripción a los mismos, a excepción de aquellos que estuvieran conformes con una segunda fecha señalada, dando cuenta inmediatamente a las autoridades federativas sobre estas circunstancias.

Art. 36.- RESPONSABILIDAD Y SEGUROS.

La Organización declina toda responsabilidad para los accidentes que puedan ser causados o víctimas los pilotos, mecánicos, asistencia o público en general, así como motocicletas, accesorios u otros materiales, ya sea para esta o cualquier otra causa, y que se produzca con la ocasión del desarrollo de esta competición. No obstante, la posesión de licencia federativa nacional (homologada) o territorial (homologada) cubre a los pilotos de los riesgos eventuales que comportan la participación en esta competición.

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

Art. 37.- PENALIZACIONES.

Corresponde al Jurado o al Director Carrera sancionar las infracciones de este reglamento, Códigos Deportivos o reglamentos técnicos de la FIM o de la R.F.M.E. cometidos 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, etc...

Penalizaciones:

Art.	Infracción	Sanciones	Reincidencia	3
5	Avanzar con señales de peligro	1 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 llevar las pulseras o brazaletes	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 a la carrera	Exclusión		
18	Abandonar la motocicleta	Advertencia	Exclusión	
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	1 pit stop	



20	Mantener el motor en marcha en las paradas a box	Advertencia	2 vueltas
21	Realizar los relevos fuera de la zona asignada	1 vuelta	
21	Incumplir el tiempo de relevos	1 vuelta por cada 10% o fracción de	
21	No respetar las normas sobre cambio de transponder en los cambios de moto	1 lugar	
22	Proveer sin parar el motor	1 vuelta	4 vueltas
22	Proveer 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€	
26	Arrancar la motocicleta con baterías adicionales	1 vuelta	
26	Piloto en movimiento o fuera del lugar de salida	1 pit stop	
26	Recibir ayuda no autorizada en la salida	1 pit stop	
26	Miembros del equipo que pisen la pista después de dar bandera de salida	1 pit stop	
27	Avanzar al Safety Car durante las neutralizaciones	4 vueltas	Exclusión
27	Avanzar o no circular en línea detrás del Safety Car	1 pit stop	4 vueltas
31	No dejar la motocicleta en el parque cerrado	Exclusión	
31	No poner a disposición de los Comisarios Técnicos Los medios y/o mecánicos en un término de 30 Minutos después de finalizar la carrera	Exclusión	
38	Incumplir una sanción económica	Exclusión	
	No respetar los 3 minutos de parada	1 vuelta	
	Menos de 2 minutos de parada	2 vueltas	
	Menos de 1 minuto de parada	3 vueltas	

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

Art. 38.- RECLAMACIONES.

Según Art. Reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art 11. Recurso de Apelación, según Art. Reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art 11.1.



Art.39.-INTERPRETACIÓN Y JURISDICCIÓN.

La competición se desarrollará conforme el presente Reglamento y el Reglamento particular de cada una de las pruebas. Referente a los puntos no reflejados por este Reglamento se aplicará el Código Deportivo Internacional de la F.I.M, R.F.M.E y F.C.M. Corresponde a los Comisarios Deportivos en primera 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 F.C.M.

Art.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 preinscripciones del Código Deportivo de la F.I.M los equipos y pilotos , por el solo hecho de participar, renuncian a todos los derechos de recurso contra la Organización, sus representantes, oficiales, etc., ya sea por arbitraje, delante de un tribunal, o por otra causa no prevista en el Código F.I.M, por todos los daños a los que podrían estar expuestos como consecuencia de todo acto u omisión por parte de la Organización, sus representantes o oficiales en la aplicación de estos Reglamentos o de aquellos que podrían establecerse a continuación , o por las causas que puedan derivar.

Art.41.-INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS.

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

Art. 42.- APROBACIÓN del REGLAMENTO.

Este Reglamento se propondrá para su aprobación a la Federación Catalana de Motociclismo.



Art. 43.- PUNTUACIÓN CARRERA Y CAMPEONATO

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

Todas las carreras tienen la misma puntuación independientemente de su duración.

Art. 44.- EMPATE a PUNTOS al FINAL del CAMPEONATO.

Según Art. Reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art 13.

Art. 45 - CAMBIOS de REGLAMENTO.

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